Listening to Ontario

Smart Growth

A summary of consultations

Ontario

ISBN 0-7794-1793-3
© Queen's Printer for Ontario, 2001

Disponible en français
À l'écoute de l'Ontario : Ontario Croissance intelligente
résumé des consultations

Table of Contents

I. INTRODUCTION
Listening to Ontario 1

II. BACKGROUND
Smart Growth in the Ontario context 3
Demographic trends in Ontario 4
Population growth projections (map) 5

III. CONSULTATION SUMMARY
Location and timing of development 6
Transportation 10
Telecommunications 15
Environmental protection 16
Economic development 19
Agriculture 21
Housing 22
Municipalities 23

IV. MAKING IT WORK
Building on success 27
Cooperation and coordination 29

APPENDIX
Expert task force members 30

SIDEBARS
What is Smart Growth? 1
Smart Growth inter-ministry team 2
Growth: different realities 4
Stakeholder consultations 6
Questionnaire responses 28

INTRODUCTION

The Government of Ontario has set out as a key priority a commitment to Smart Growth – a vision that promotes and manages growth to sustain a strong economy, strong communities and a healthy environment. In developing approaches to Smart Growth, the government has identified the need to address and link decisions on issues such as transportation, infrastructure, land use, housing and public investment, and to ensure that these choices are appropriately balanced with elements vital to Ontario's quality of life.

While there are many different viewpoints on how to approach and implement Smart Growth, response to the *idea* of Smart Growth has been almost universally positive. Throughout Ontario, Smart Growth is seen as a concept worth pursuing, and the provincial government remains committed to taking a leadership role in developing a made-in-Ontario Smart Growth strategy. The recent consultations are one step in this process. This summary of Smart Growth consultations reflects the views expressed by the participants and is not an expression of government policy or intent.

Listening to Ontario

In the spring of 2001, the Ontario Government, through the Ministry of Municipal Affairs and Housing, undertook a series of consultations to gather insights and ideas on Smart Growth. The objective of the consultations was to hear what the public and key stakeholders had to say about Smart Growth in their own regions, to assist in the development of a vision and action plan to implement Smart Growth across Ontario.

The consultation process included three main components:

- An invitation to the public to provide input, which resulted in more than 10,000 visits to the Smart Growth Web site and over 460 written submissions.
- 33 meetings with municipal government representatives, including elected representatives and staff.

WHAT IS SMART GROWTH?

As described in Get Engaged *– a booklet produced to stimulate discussion in the consultation process – Smart Growth is the Ontario government's strategy for promoting and managing growth in ways that:*

- *sustain a strong economy;*
- *build strong communities; and*
- *promote a healthy environment.*

Get Engaged *notes that making Smart Growth work will require:*

- *collaborating and forming partnerships;*
- *integrating decisions on development, infrastructure and the environment; and*
- *making sure those decisions are fiscally sound.*

101-07238/

- 17 day-long sessions across the province, attended by more than 700 stakeholders from a broad cross-section of community groups and interests, including Ontario municipalities, local business organizations, environmental groups, developers, planners, health-care institutions, social service agencies, colleges and universities, agricultural federations and other interested groups.

  Parliamentary assistants from the Smart Growth ministries were invited to the stakeholder sessions, and all MPPs were invited to their local stakeholder session. As part of the stakeholder consultation process, the Ministry of Municipal Affairs and Housing established a task force comprising experts in transportation, agriculture, environmental issues, local government and economic development. At least three task force members attended each stakeholder meeting, participating in the discussions and providing background information. (A full list of the task force members is included in the appendix of this consultation summary document.)

To help stimulate the discussions, the ministry produced and distributed *Get Engaged…in Ontario Smart Growth*, a booklet setting out Smart Growth principles, goals and questions, as well as facts and figures about Ontario's population, both current and projected into the future.

The objective of the consultation process was not to forge consensus on particular issues (although in some cases there was widespread agreement), but to provide opportunities for input – to identify concerns, gather insight, and hear innovative ideas to focus and assist in the development of a comprehensive Smart Growth strategy for Ontario.

SMART GROWTH MINISTRIES

Ontario's Smart Growth initiative involves nine government ministries:

Ministry of Municipal Affairs and Housing

Ministry of Finance (and SuperBuild)

Ministry of Agriculture, Food and Rural Affairs

Ministry of Economic Development and Trade

Ministry of the Environment

Ministry of Natural Resources

Ministry of Northern Development and Mines

Ministry of Tourism, Culture and Recreation

Ministry of Transportation

BACKGROUND

Smart Growth in the Ontario context

To develop a made-in-Ontario Smart Growth strategy, regional variations must be taken into account. For example, we know that northern Ontario is dramatically different from the south, proximity to United States population centres affects trade patterns, and the degree of agricultural activity in a particular area has a major impact on land use. These variations were emphasized throughout the consultations.

Differing populations and growth patterns were also expressed as a key factor in developing Smart Growth strategies. Some places, such as the Greater Toronto Area (GTA) and the City of Ottawa, are experiencing rapid growth. (The GTA, for example, is projected to grow by 100,000 people every year over the next two decades). Others, including many mid-sized cites, are growing at a slower pace. And some rural areas and northern communities are not growing at all, resulting in a focus on growth *promotion* rather than the growth *management* concerns prevalent in more densely populated regions.

The term "growth" itself was also seen to have different interpretations, involving not just population and economic growth, but also livestock growth in farming communities, growth in consumption patterns, and growth in demand for services.

Municipal government structure was identified as another factor in the Smart Growth equation. Ontario is made up of counties and regions, single-tier and two-tier systems, and unincorporated areas. Recent municipal restructuring initiatives – and the necessary transition period – were also noted as having an impact on how and where Smart Growth policies can be implemented.

Because of these differences, participants in the consultation almost universally agreed that a "one-size-fits-all" approach to Smart Growth is neither appropriate nor desirable. At the same time, however, there was widespread acknowledgement of the value of province-wide guidelines for managing and promoting growth, to avoid the possibility of ad hoc, piecemeal, and sometimes counter-productive decision-making at the local level. The need for a "big-picture" view of Smart Growth was a common conclusion throughout the consultations.

Demographic trends in Ontario

To provide a foundation for discussions of future planning, participants at the municipal and stakeholder sessions were given both provincial and regional demographic information, supplied by the Ministry of Finance.

One of the most significant trends projected for Ontario in the next 20 years is that the proportion of seniors in the population will be much higher by 2021. While this may be mitigated somewhat by in-migration of younger people to the province, the aging of the post-Second World War baby boom generation clearly has important implications for Smart Growth, and many participants in the consultation commented that recognizing the needs of seniors and retirees was important, particularly with regard to housing and transportation planning.

Some parts of the province are projected to experience dramatic shifts in their demographic make-up. In northwestern Ontario, for example, some projections indicate that Aboriginals will exceed 50 per cent of the total population in the next few years. Of further demographic significance, the average age within the First Nations is lower than in the population as a whole.

In some cases, the projection figures were the subject of considerable discussion, inasmuch as they are based on past trends and therefore do not reflect a specific area's changing capacity for growth (depending on infrastructure decisions, ability to attract investment, etc.). Several participants suggested that more detailed forecasts would be helpful in planning for the future. A longer timeline was also advocated, with some participants pointing out that a vision for Smart Growth should encompass as much as the next 50 or 100 years.

GROWTH: DIFFERENT REALITIES

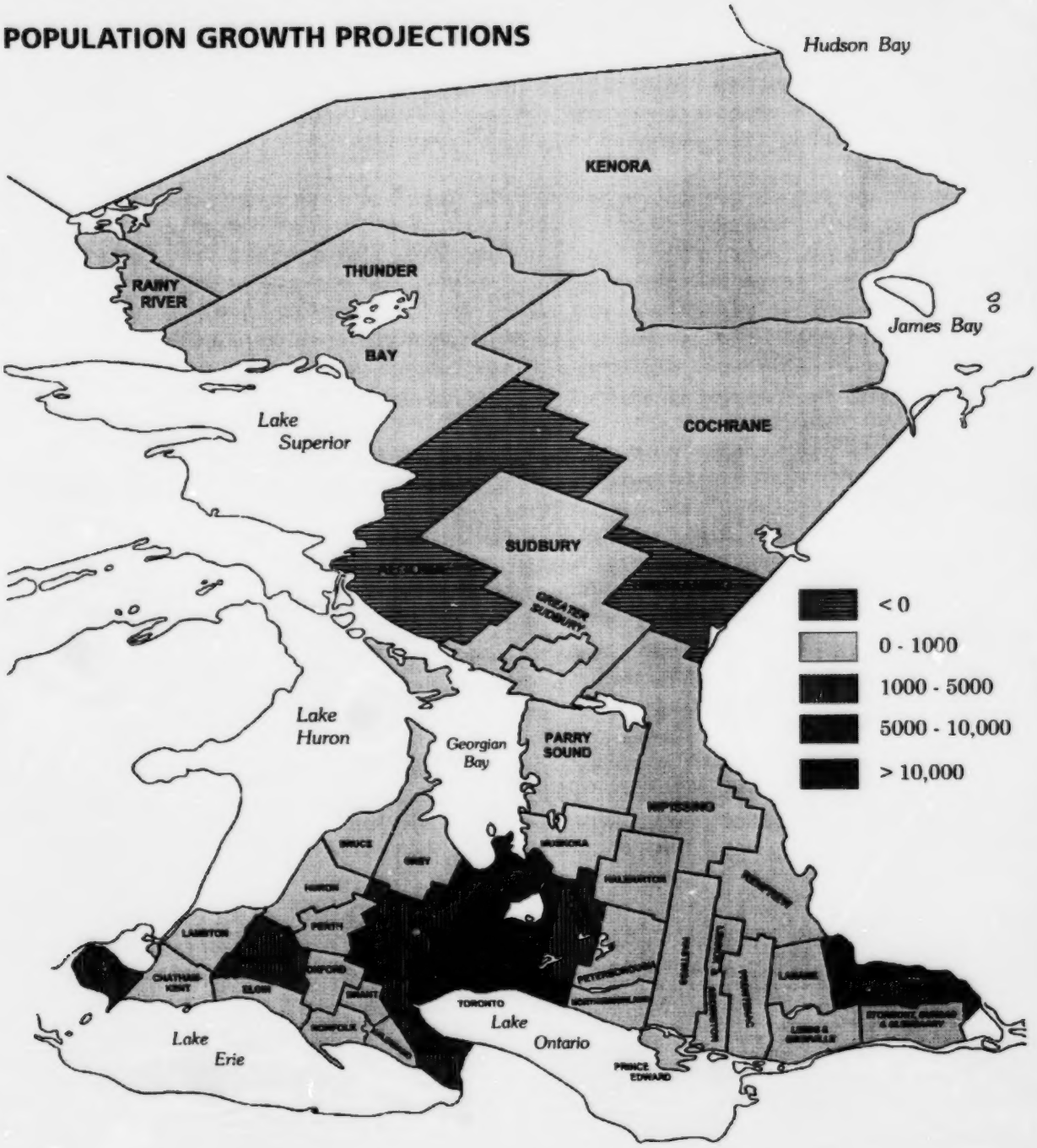
Different parts of the province anticipate very different levels of growth in the future, which necessitate different approaches to Smart Growth.

In major urban areas, such as Toronto and Ottawa, high levels of future growth are seen as inevitable and potentially overwhelming. In these communities, the emphasis is on managing *growth.*

In many smaller cities and towns across the province, more moderate levels of growth are expected. Their challenge will be to sustain, direct and shape this growth.

In much of northern and rural Ontario, growth cannot be taken for granted. Consequently, growth should be promoted *to create jobs, sustain a dynamic local economy, and make use of existing infrastructure and community facilities.*

The map on the following page illustrates where these different levels of growth are expected to occur.



ABSOLUTE POPULATION GROWTH PER YEAR
As Projected by Ministry of Finance, 1999-2021

Ministry of Municipal Affairs & Housing
May, 2001

CONSULTATION SUMMARY

STAKEHOLDER CONSULTATIONS

In May and June, 2001, the Ministry of Municipal Affairs and Housing spearheaded a series of 17 day-long sessions with stakeholders from across the province. The meeting schedule was as follows:

May 18 – Peterborough

May 23 – Kingston

May 24 – Kitchener-Waterloo

May 25 – Ottawa

May 28 – Sudbury

May 29 – North Bay

May 30 – GTA West

May 31 – Toronto

June 4 – GTA North

June 5 – Barrie

June 6 – Orangeville

June 8 – Thunder Bay

June 11 – Niagara/Hamilton

June 12 – London

June 13 – Windsor

June 15 – Sault Ste. Marie

June 18 – Durham

Location and timing of development

Choices about where development should take place and the use of infrastructure (existing and new) to increase the capacity for growth have been identified as two of the key issues central to the Smart Growth strategy.

In discussing these important issues, participants made a number of insightful observations and suggestions. The following are some of the ideas raised during the consultation process.

Land-use planning

Clear objectives and criteria for making decisions on planning and development were identified as crucial to implementing Smart Growth. To improve on current approaches, a number of suggestions were put forward:

- **Thinking in terms of "total build out"** – picturing what Ontario should look like in the future (and how it would work) and devising the strategies needed to reach that end-state.
- **Avoiding discontinuous or "leapfrog" development on unserviced land.**
- **Ensuring that development approvals follow infrastructure commitments** (roads, water mains, sewers, schools, etc.) rather than the other way around. This suggestion was largely put forward by municipal representatives who noted that, while developers pay some of the capital costs of infrastructure, the municipality is still responsible for operating costs, and needs to be able to budget for these costs over the long term.
- **Considering "growth boundaries"** to discourage urban sprawl and regulate development. Some participants advocated setting finite boundaries for development, with no development outside the boundaries allowed until the area inside is fully developed. Others, however, insisted that such limits simply drive up housing costs inside the boundaries, and put added pressure on neighbouring communities to absorb the growth. Others again suggested that sprawl could be avoided by promoting orderly urban development and efficient use of infrastructure.

- **Drawing firm boundaries around specific areas to be protected from development** – i.e. defining where *not* to build.
- **Improving regional planning** to allay some of the difficulty of planning across municipal borders (which, it was noted, are often arbitrary, century-old lines). For example, cities such as Orangeville, Newmarket, Windsor, Barrie and St. Catharines are almost entirely built out within their existing municipal boundaries, so that further growth must come from infill or annexation, or it will spill into neighbouring areas.
- **Improving the planning process,** in particular the appeals process to the Ontario Municipal Board (OMB). Views on the OMB ranged from those suggesting fundamental reforms to those wishing to improve the OMB process by making it more efficient, predictable and less costly. Many participants expressed concern that decisions regarding official plans, zoning by-laws and infrastructure master plans can be rendered meaningless because they can be overturned by the OMB. Other participants submitted that the current system gives too much leeway in appealing planning decisions to the OMB (often negating, for example, decisions to allow higher densities).
- **Developing already serviced sites within existing urban boundaries.** It was noted that while research generally shows many people agree in principle with the need to increase density within urban boundaries, they oppose infill development when it is proposed in their own neighbourhood. This contradiction needs to be addressed.
- **Using new highway corridors as "development corridors"** to draw development pressure away from environmentally sensitive or prime agricultural land (e.g. the Niagara mid-peninsula corridor).
- **Improving integration between development planning and school planning,** and improving communication between municipalities and school boards.

Municipal development decisions

Many participants, particularly in the municipal arena, advocated the need to re-examine the financial framework within which municipalities make development decisions. Concerns were expressed that, because municipalities depend on property taxes and development-related charges as sources of revenue, developments may be approved simply because the municipality needs the increased assessment and development-related charges.

It was also noted that in urban areas that are filling up rapidly, development charges are not a sustainable source of revenue. Once the municipality is fully built out, the development charge revenues dry up.

Growth in existing urban areas

Most participants supported the new provincial legislation for brownfields, which, if passed, would stimulate the rehabilitation of derelict, under-utilized or contaminated industrial or commercial sites. There was widespread support for any initiative that will help facilitate infill and redevelopment.

Some participants had suggestions to improve the proposed brownfields legislation. For example, it was recommended that the liability protection provisions in the legislation should be strengthened.

A number of other issues related to redevelopment were raised:

- Some participants noted that some of the sites in their communities most in need of redevelopment are not on contaminated land, but are abandoned or under-utilized buildings such as old schools or vacant plazas, meaning that different incentives will be needed to spur redevelopment of these sites.
- Fragmented and/or absentee ownership was identified as a barrier to downtown revitalization in some communities.
- Tax and assessment policies were seen by some participants as penalizing downtown properties, hindering redevelopment.
- Some communities face unique challenges in encouraging downtown revitalization. For example:
  - Representatives from Hamilton noted that they must cope with a steady stream of truck traffic through the downtown core.
  - Officials from Cambridge reported difficulty for the downtown in competing with suburban malls for retail business.
  - In the North, officials expressed concern that there is little incentive for landowners to redevelop urban land because buildings in northern cities usually have lower commercial or resale value than the cost of construction.

On the other hand, several communities shared their success stories in encouraging downtown revitalization:

- Kingston implemented the Downtown Upper Floor Renewal program to make use of vacant second floors in the downtown business area, providing grants or loans to the owners for renovations, reportedly resulting in the creation of 1,500 apartment units.
- London has rebuilt its downtown market and is implementing policies to encourage infill, heritage preservation and "main streets" revitalization.
- Oshawa has bought an old theatre and is planning to refurbish it as the centrepiece of downtown revitalization.
- North Bay is relocating existing railway lines in preparation for reconnecting its downtown to the lakeshore.

Effective policies

It was noted many times during the consultation process that most Ontario communities already have some policies in place that are reflective of Smart Growth. However, the application of these policies was acknowledged as not being as strategic or consistent as envisioned under Smart Growth.

The following are some of the suggestions directed at improving the development of Smart Growth policies and their implementation:

- Revise the *Planning Act*, the *Municipal Act* and the Provincial Policy Statement, which contains the province's land-use planning policies, to promote Smart Growth and require that all planning bodies make decisions that contribute to Smart Growth. It was further suggested that municipalities' official plans should be required to meet Smart Growth criteria.
- Develop a series of Smart Growth indicators for Ontario municipalities, setting out benchmarks, expected results and measurement tools.
- As an incentive for developers to implement Smart Growth principles, develop a provincial Smart Growth "matrix" that would score new development proposals and possibly reduce or waive development fees or accelerate the approval timelines for proposals meeting certain criteria.
- Collect information on successful examples of infill and intensification that can be used to help overcome the public's reluctance to accept proposals for increased density in their neighbourhoods.
- Reform the Ontario Municipal Board, requiring it to demonstrate how its decisions contribute to Smart Growth, or requiring it to give special weight to Smart Growth factors in its decisions.

- Draw up performance-based contracts between municipalities and the province, specifying expectations for the growth of each area.
- Implement full-cost pricing for roads, water and waste water systems.
- Set realistic guidelines for compensating owners of land that is declared unsuitable for development.

Each of these suggestions was subject to considerable discussion, with varying degrees of support among the participants.

Transportation

Transportation has been identified as a key component of Smart Growth, including moving people and goods more efficiently and effectively, and improving/expanding transportation alternatives between and within communities. Most participants in the Smart Growth consultation process endorsed these goals, although there were varying ideas about what they meant and how they could be achieved.

Many participants emphasized that building highways, on its own, is not Smart Growth.

In addition to moving goods and people, it was suggested that Smart Growth strategies should be aimed at moving *minds* (changing the way people approach their own decisions about housing, commuting and the environment) and moving *less* (doing things more efficiently and as a result less frequently).

Many participants said that transportation needs should be met in a way that offers choice, and should serve and provide for sound land-use and infrastructure planning, rather than running ahead of them or predetermining them.

Transit

Participants in all parts of the province agreed that transit must be part of any Smart Growth strategy. In congested areas, transit is seen as an important alternative to the automobile, thereby reducing gridlock. In rural areas, transit is seen as a vital link between different communities.

Some highlights from the discussions:

- Better transit coordination among jurisdictions was identified as a key component of Smart Growth. Participants in nearly all communities pointed to the importance of inter-city transit, noting that with many people working in one community and living in another, commuting times are getting longer and congestion is worsening. Suburb-to-suburb travel (e.g., living in Markham and working in Mississauga) was identified as a particular concern, with most inter-city transit now designed to bring commuters downtown. Convenient alternatives to driving, it was suggested, would help alleviate this problem.
- Several participants noted that as the population ages, the demand for transit is likely to increase, as many older citizens (people who are now 55 will be 75 in 2021) will require alternatives to driving.
- Funding was cited as a major factor in improving transit in Ontario. Participants advocating increased emphasis on public transit suggested that alternatives to the current funding system (which relies on fares and municipal property taxes) are essential. Some of the proposed funding alternatives included:
  - dedicated provincial and/or federal fuel taxes,
  - direct provincial and/or federal funding, and
  - allowing private firms to provide transportation along certain routes, using shuttle buses or mini-vans.
- Participants suggested that existing (and previously serviced) rail lines could be re-opened for inter-regional transit to the GTA and beyond (e.g. Peterborough).
- Representatives from post-secondary institutions strongly advocated the need for improved transit to get students to and from classes, both within and between communities.
- Changes in land-use planning for new subdivisions was another suggestion to make transit more effective, given that high densities are needed in strategic locations to support transit routes.

Automobile traffic

Discussions around roads and highways tended to focus on the two main groups that use these thoroughfares: truckers and commuters.

While there was little dispute that economic development requires the efficient movement of goods by truck, it was generally accepted by participants that increasing road and highway capacity usually results

in increased levels of commuter traffic. As a result, the level of congestion relief anticipated for freight traffic is not achieved.

Participants also pointed out the trend toward businesses locating in areas poorly served by public transit, which adds to commuter traffic.

The need to provide alternatives to automobile traffic was deemed of particular importance for a number of reasons, including quality of life (less family time and increased stress resulting from longer commutes), air quality and the environment.

Some stakeholders felt that traffic congestion could be alleviated through travel demand management – policies to reduce rush-hour peaks, discourage commuting and divert some drivers to the transit system. To that end, a number of suggestions were put forward, with varying degrees of support, including:

- High-Occupancy-Vehicle (HOV) lanes and dedicated transit lanes on highways, with strict enforcement of these restrictions.
- Tolls on major highways, including existing highways.
- Expansion of flex-time and telecommuting programs to flatten rush-hour peaks.
- Making employer-provided transit passes a non-taxable employment benefit, to encourage transit use.
- Reducing or eliminating free and subsidized parking spaces in congested areas.

Cycling and walking

Several participants raised cycling and walking as important means of transportation (not just recreation and exercise) that do not burden the environment.

Suggestions to include more human-powered transportation included:

- Give priority to pedestrians and cyclists with more sidewalks, cross-walks, bike paths, walkways and trails.
- Create more bicycle lanes in urban areas.
- Encourage employers to provide secure bicycle storage and change facilities at work.

Trucking

In all parts of the province, truck transportation was identified as vital to the economy.

Southern Ontario participants emphasized the importance of moving freight quickly in an economy where just-in-time inventory management is essential to the competitiveness of the manufacturing sector. They also noted that southern Ontario is an important route to the United States and, in many locations, out-of-province trucks must use local roads to access border crossings.

In northern Ontario, expanded highways were advocated by several participants as a prerequisite for economic development. One participant in Sault Ste. Marie expressed the view succinctly: "Four-lane the North." Others noted that northern Ontario businesses need to ensure that their goods are not delayed by congestion elsewhere in the province on their way to markets.

Among the other opinions expressed about highways during the consultations:

- The province's recent announcement about new highways was seen by many participants as a boost to the economy and as an opportunity to draw growth away from the more congested areas of the Greater Toronto Area. A Niagara mid-peninsula corridor, for example, was praised as having the potential to divert traffic and associated highway development away from the current QEW corridor, which cuts through tender fruit lands.
- Concerns about increased highway commuting led some participants to wonder if the gains in new highway construction would be wiped out by increased congestion. It was suggested on several occasions that the highways could help move goods and people more efficiently, if new highway rights-of-way included space for rail lines as well.
- In general, participants agreed that highways need to be planned in conjunction with other modes of transportation, not separately.
- Many participants talked about the federal government's responsibility for highways. This was of particular concern in the North, where it was noted that, although Ontario contains a long stretch of the Trans-Canada Highway, the federal government does not contribute funding for this stretch in proportion to its extent and importance. Several participants made comparisons with the

inter-state network in the United States as an example of a highway system that is strategically designed to connect all parts of the country, which receives federal funding for maintenance and upgrading.

Railways

Congestion on the roads and escalating fuel prices were cited as key factors behind a renewed interest in rail freight in many parts of the province.

It was noted that some municipalities are entering into partnerships to preserve existing rail corridors for future use.

In general, participants agreed that if rail freight is to offer an effective alternative to trucking, it needs to be coordinated with highways.

Some communities expressed specific local concerns that need to be addressed. For example:

- In Durham, it was pointed out that there is a need for an intermodal transfer station on the east side of Toronto (the existing station is in Brampton).
- In Windsor, it was suggested that fully loaded trucks could be put on railcars for the trip between Toronto and Windsor, to reduce road congestion and air pollution and to improve safety on that stretch of Highway 401.

Shipping

Consultation participants in areas along major waterways, including St. Catharines, Hamilton and Thunder Bay, mentioned the importance of keeping harbours open for shipping as another fuel-efficient way of diverting freight traffic from crowded highways – especially for bulky commodities such as aggregates, road salt and raw sugar.

Another participant suggested that opportunities exist to create public/private partnerships for more effective harbour operations (e.g. Goderich).

It was noted that federal involvement is essential in ensuring optimum use of shipping routes throughout the province.

Air transportation

At several of the consultation meetings, airports were identified as vital regional economic engines, making important contributions to the economy by creating jobs and attracting investment. However, concerns were raised about the way in which smaller airports are funded, with the cost of maintaining and operating these facilities largely borne by municipalities.

Participants suggested that all levels of government – municipal, provincial, federal – should be involved in ensuring that airports continue to provide economic benefits in their regions, as well as to the province and the country as a whole.

Another suggestion was that the private sector can have a productive role in the provision of airport services. For example, the John C. Munro Hamilton International Airport is owned by the City of Hamilton, but uses a private-sector operator.

Another facet of air transportation mentioned in the consultations was the high cost of air travel between northern and southern Ontario, which was cited as hindering tourism opportunities in the North. However, participants mentioned that the recently offered no-frills air service to Thunder Bay has improved this situation.

Telecommunications

In more than half of the stakeholder consultation meetings, participants stressed the need for improved telecommunications infrastructure. It became evident, however, that achieving this goal will require different strategies in different parts of the province, as significant disparities in telecommunications capacity emerged throughout the consultations. In some parts of the province, it was pointed out, some residents are still on party lines and therefore do not have access to the Internet.

In northern Ontario, telecommunications infrastructure was identified as a high priority for a number of reasons. Information technology was cited by stakeholders in northern communities as helping to create jobs. It was pointed out that northeastern Ontario is a popular choice for call centres, because of a sizeable bilingual workforce. Telecommunications was also seen as having the potential to bring services such as tele-health and distance education to rural and northern communities.

Several municipalities reported using telecommunications to provide new services. The Municipality of Chatham-Kent, for example, talked about how it has linked hospitals, school boards and other institutions electronically, and is using these links to reduce costs through joint purchasing and other shared services.

While increased telecommunications capacity was largely seen as a desirable objective, not all stakeholders expressed support. It was pointed out that while telecommunications has the potential to allow people in a small community to work for distant clients, it also allows companies in large urban centres to serve clients in rural communities, potentially eliminating jobs in those smaller centres.

On the whole, however, most participants agreed that expanding the fibre optic network to all parts of the province would contribute to economic and community development, and had the potential to reduce commuting by allowing people to conduct business from remote locations.

Environmental protection

Protecting the environment was a major topic of discussion throughout the Smart Growth consultations, producing a wide range of environmental issues and concerns, which varied across the province. For example:

- York Region stakeholders pointed to rapid growth causing intense pressure to allow development on the Oak Ridges Moraine.
- Toronto stakeholders spoke of grappling with smog, an overloaded storm sewer system, and conflicts over solid waste disposal.
- People in resort areas like the Kawarthas and Muskoka expressed concern over the environmental effects of increased development and recreational activity around lakes.
- Participants at the Orangeville meeting talked about the environmental effects of intensive livestock farming.
- Stakeholders in northern Ontario emphasized the importance of eco-tourism as an important economic opportunity.

In many cases, participants in the consultation process advocated that protecting the environment should be given high prominence in the list of Smart Growth goals.

Provincial perspective

One of the common conclusions reached by participants was that the environment is too important and too large an issue to be left solely to local decision-making. It was stated at several meetings that provincial guidelines are needed, backed by meaningful, enforceable legislation, to ensure region-wide or ecosystem planning with local implementation.

Some of the observations regarding this objective:

- The location and timing of development were frequently described as inextricably linked to environmental protection. Questions about where and when to allow development were often framed as questions about how best to preserve important environmental features and functions.
- Several participants talked about directing and controlling growth – directing it away from environmentally sensitive areas and controlling it so that these areas are not threatened by encroaching development.
- Fragmented decision-making was cited as a key impediment to environmental protection. It was noted that municipal boundaries often bear no relation to the shapes of natural ecosystems and watersheds. For example, Lake Simcoe's status as a cold-water lake is currently threatened by waste water from the surrounding communities (e.g. Barrie) and fertilizer run-off from intensive farm operations in the area.
- Some participants also argued that fragmented decision-making is exacerbated by Ontario Municipal Board decisions that are made in isolation, not in the context of interdependent ecosystems or watersheds.
- Conservation authorities expressed concern that they have varying levels of authority in different parts of the province. Insufficient funding to ensure environmental protection was also cited as a key concern for conservation authorities.
- Representatives of municipalities emphasized a need for effective municipal tools to help them protect sensitive areas and green space. It was pointed out that few municipalities can afford to buy up land to preserve it from development. Greater ability for municipalities to form public-private partnerships and "stewardship" arrangements to protect certain lands was suggested as a possible solution.

- Some small municipalities expressed concern about a lack of funding and expertise to undertake sufficient environmental studies, such as lake capacity studies in resort areas or groundwater protection for pits and quarries. They noted that they are dependent on provincial agencies to supply the expertise they lack.

Planning for the environment

Certainty in the area of planning for the environment emerged as a high priority for many stakeholders. Both environmentalists and developers agreed that a set of clearly articulated rules about what is and is not protected would be an important step in the direction of Smart Growth, although they acknowledged that agreement on those rules would likely require extensive negotiation.

Most participants agreed that preventing development on environmentally sensitive or significant land and enforcing those decisions, is an essential part of Smart Growth. Among the suggestions to achieve this goal:

- Land banking, using money from user fees and/or taxes.
- Tax concessions for owners of environmentally sensitive lands, so they will not sell to developers.
- Setting firm boundaries around environmentally sensitive areas, and implementing legislation to protect these areas from any future development.
- Offering tax deductions, similar to those for charitable donations, to developers and landowners who donate land to public or not-for-profit agencies.
- Stricter enforcement of environmental policies that require the replacement of lost environmentally sensitive features.

Air and water quality

Water and air quality were frequently identified as key environmental concerns. Participants had numerous suggestions for improving air and water quality, including:

- Reducing automobile commuting through increased opportunities for transit use.
- Greater use of alternative energy sources to reduce reliance on fossil fuels.

- Controls on development on river headwater areas, such as the Oak Ridges Moraine.
- Guidelines for lakeside development, especially in resort areas.
- Waste diversion, to decrease the amount of waste going to landfills and the potential for groundwater contamination.
- Following the lead of some U.S. cities, which have found that by planting trees and growing plants on flat rooftops, the summer temperature of an entire city can be lowered, thereby lowering energy costs for air conditioning and reducing air pollution.

Education

Participants in several meetings mentioned the need to improve environmental education in Ontario schools. Some went so far as to suggest that helping students make environmentally sustainable choices should be given the same priority as anti-smoking and anti-drug education.

One participant pointed out that the new Ontario curriculum provides an opportunity to emphasize environmental awareness in schools across the province.

Economic development

The concept of Smart Growth as a catalyst for sustained economic growth was a universal theme throughout the consultation process. Even in areas where explosive growth has caused congestion and housing concerns, it was agreed that continued economic growth is a priority, and that Smart Growth strategies are needed to ensure that Ontario's quality of life and economic prosperity are both enhanced.

Creating jobs in rural and northern communities

Increasing economic development emerged as the top issue in all of the northern Ontario consultations, and as a high priority in many rural areas. In these communities, static or declining populations were cited as a major concern, with young people leaving and their parents often following when they retire to be closer to their children's families.

With traditional job sources in the North and rural areas changing (a result of the increased use of technology in mining, forestry and agriculture, requiring fewer workers), many participants spoke about the need to increase entrepreneurship opportunities, especially in tourism and technology-intensive businesses.

Among the suggested approaches (which had varying levels of support) for promoting economic development in northern and rural communities:

- Establishing two new tourist businesses in every Living Legacy area over the next 10 years.
- Developing fish farms.
- Pursuing new energy generation projects.
- Cultivating the economic spin-offs of the proposed Northern Medical School.
- Promoting industry partnerships to create value-added businesses.
- Promoting partnerships with universities and colleges to offer economic opportunities related to research or education. Representatives from Collège Boréal in Sudbury, for example, noted their success in creating distance education programs and small university-based businesses with help from industry and the provincial government.
- Focusing on industries that add value to primary resources (such as processing wood before shipping it to market).
- Focusing on improved economic development for First Nations, given that Aboriginal peoples make up the fastest-growing segment in northern Ontario.
- Boosting financing for entrepreneurs, through initiatives such as government micro-loans or loan guarantees for small business start-ups.
- Using public funds to bring information technology to rural and northern communities (a suggestion based on the belief that the private sector will not extend telecommunications infrastructure to all communities).
- Allowing northern municipalities to offer incentives to business (on the grounds that these municipalities are competing not with southern Ontario communities, but with cities around the world where such incentives are an established practice).
- Directing public funding to business sectors rather than to individual businesses to encourage cooperation, resource sharing and clustering.
- Applying a 0.5 per cent tax on the mining and forestry industry to create a fund for northern economic development.
- Improving skills training, such as providing entrepreneurship training for people retiring from work in the primary industries, and improving the links between apprenticeship programs, community colleges and universities, to allow people to upgrade their skills.

- Encouraging partnerships through programs to match older, experienced business people with younger people looking to start up new businesses, and to bring together entrepreneurs from the North with experienced businesspeople from southern Ontario.
- Designating enterprise zones with special zoning and tax concessions in northern and rural municipalities as pilot projects to stimulate new business.
- Setting quality assurance standards and certification programs in the tourist industry.
- Cooperative marketing of northern tourist attractions.

Agriculture

Agricultural stakeholders characterized Ontario's current situation as a dilemma: the province, particularly southern Ontario, contains some of the best farmland in Canada, but much of it is located near urbanized areas, and there is strong pressure to develop it.

The case for preserving farmland was stated repeatedly, with farms valued as sources of local food, green space, wildlife habitats, heritage landscapes and, in some cases, as tourist attractions. It was also noted that agri-food is one of the largest industries in Ontario, with the potential to boost the economy with the development of specialty crops and new products, such as bio-fuel (e.g. ethanol) and bio-pharmaceuticals (plants grown to produce chemical compounds used in drug manufacturing).

At the same time, some stakeholders pointed out the burden farms place on the environment, through the use of chemical pesticides and fertilizers and dense livestock populations producing large amounts of manure.

Consultation participants also noted that most farmland is private property, and many farmers consider their land to be a retirement nest-egg, with the right to sell the land at the highest possible price.

The degree to which preserving farms should be a Smart Growth goal was the subject of much discussion, but it was generally agreed that action on two fronts is required to protect farmland:

- Land-use policies that direct growth as much as possible to already urbanized areas, including creating buffers between subdivisions and working farms to reduce land-use conflicts.

- Maintaining farming as a profitable economic activity, which some stakeholders suggested will require reform of the property tax and assessment system. It was also suggested that appropriate non-farm activities should be allowed on farmland to give farmers additional sources of income.

Other suggestions relating to agriculture included:

- Reforestation of abandoned farms, to prevent erosion and benefit the environment, and as an economic activity (tree farming).
- Special regulations regarding agri-business and agri-tourism, to deal with enterprises that cross land-use categories (such as wineries expanding and building banquet halls and conference centres).
- Bringing natural gas to rural areas to allow for expanded greenhouse facilities on farms.
- Regulations regarding greenhouses on prime farmland, to ensure that fertile land is not sacrificed to semi-industrial use.

Housing

One of the key Smart Growth issues raised throughout the consultation process was a need to ensure a range of housing choices, easily connected to where people work and spend their leisure time. Several participants, especially in urban areas, pointed to a shortage of rental housing, increasing demand for seniors' housing and a need for affordable housing in all forms as key issues.

The need for a national housing strategy was raised at a number of consultation meetings.

The lack of rental housing was seen as an impediment to prosperity in areas where jobs are being created and where there are large numbers of students, such as Ottawa, Waterloo and Toronto. Stakeholders in smaller cities, such as Barrie and Orangeville, also expressed concern about a shortage of rental housing.

Participants' suggestions to promote a range of housing choices included:

- Offering income and property tax breaks to developers and owners of rental housing.
- Equalizing property taxes between multi-unit rental housing and other types of housing.

- Introducing a convert-to-rent program to encourage, for example, shop owners to create apartments in unused space above their premises.
- Expanding the Provincial Sales Tax rebate system for rental housing to include larger units. This suggestion is based on the understanding that the current size limit is only suitable for apartments in the Greater Toronto Area; apartments in other cities are usually larger on average.
- Changing by-laws in some municipalities to permit the creation of small units for students and single workers.
- Creating a public awareness program to help people understand the benefits and value of rental housing, to reduce local resistance to rental housing proposals.
- Removing restrictions on seniors' housing in all residential areas, similar to the current status of group homes.
- Improving housing for seniors in the North, where conventional housing is not suitable for seniors who can no longer drive but want to remain independent.
- Removing barriers to affordable home construction, such as having all three levels of government waive taxes for certain kinds of housing.
- Providing for accelerated capital cost allowances on provincial and federal income taxes to give developers an incentive to build more rental housing that is accessible to low-income earners.
- Ensuring that a full range of housing types are available and affordable, recognizing the preferences of Ontario home buyers.

Municipalities

Growth costs

Municipal politicians expressed concern about the current municipal financing system, citing fears about shrinking tax bases and increasing social service costs during economic downturns. They also emphasized the lack of a clear relationship between the need for "hard" services (roads, transit, bridges, water and sewers, etc.) and the municipality's ability to pay for them.

Concerns were also raised across the province about the responsibility for potential costs and implementation of any future Smart Growth related initiatives.

Among the other concerns raised during municipal consultations:

- Some rural municipalities pointed to the difficulties inherent in having a large, sparsely populated land mass, meaning an increased per capita cost for infrastructure – especially for expensive facilities like rural bridges.
- Some urban municipalities which attract workers from surrounding areas talked about the challenges of providing infrastructure used as much by non-residents as by residents.
- Small, isolated municipalities noted the disadvantage they face in being unable to pool revenue across several communities (which can be done by larger amalgamated municipalities).
- Some municipalities argued that it was unfair to have to pay for the operation and maintenance of facilities, such as airports, that were created with federal or provincial funding.

Among the suggestions put forward during the consultations to address municipalities' concerns:

- Provide municipalities with additional sources of tax revenue, such as hotel taxes or sales taxes.
- Enhance municipalities' ability to raise money through debt financing.
- Provide provincial funding for the acquisition of green space.
- Provide sustainable provincial funding for services that cannot be supported by property taxes – e.g. supporting transit through a dedicated fuel tax.
- Give municipalities more authority to enter into public-private partnerships to create facilities, deliver services and preserve natural or man-made heritage.
- Reform the Ontario Municipal Board process.
- Introduce full-cost pricing of certain services, such as water and roads, to encourage taxpayers to make smarter decisions about their use of resources.

Jurisdiction

Although the Smart Growth consultations did not focus on municipal amalgamation – given that the issue continues to be dealt with in other forums – it was nonetheless raised by many municipal officials.

For example, amalgamation in Sudbury was cited in allowing for coordination of transit in the area, resulting in an increase in ridership.

While some municipalities expressed continuing difficulty with amalgamation issues, others spoke of the benefits of amalgamation – especially as it pertains to Smart Growth – including pooled assessment, coordination of services, and region-wide planning and environmental protection.

Some municipalities said they would like to access similar benefits, but amalgamation is not taking place in their area.

Among the other jurisdictional issues raised during the municipal consultations:

- It was suggested that the province give municipalities the broadest range of powers to give them the ability to implement Smart Growth.
- Some counties expressed frustration that some municipalities do not participate in county-wide planning and government, making it difficult to undertake planning over a broader area, such as a watershed.
- Some participants felt that Smart Growth presupposed regional planning and coordination of services, but that this goal could not be achieved under the existing system.
- In the Greater Toronto Area, participants discussed the mandate of the Greater Toronto Services Board as a regional coordinating body. Some felt that it had a useful role to play in coordinating transportation infrastructure and delivery and related urban development across the GTA. Others felt it threatened the authority of the existing regional governments. Some submitted that it could not be effective unless it received appropriate funding to carry out its work.
- Northern representatives talked about the need to solve the problem of unincorporated communities, which often benefit from the services provided at the expense of their neighbours in municipalities.
- In several meetings, participants mentioned the need to ensure greater cooperation among provincial ministries.
- At nearly every meeting, participants remarked that Smart Growth cannot take place without federal involvement and recognition by the federal government of the importance of Ontario communities to the country's economy. Several municipal representatives recommended reviving the federal Ministry of Urban Affairs. Others

suggested that the federal government is waiting for the provincial government to take the lead in areas such as housing and transit, and that once the province is involved, the federal government would return to these areas.

- It was noted that if the federal government does get involved in urban affairs again, it will be important for its decisions to be coordinated with those of other levels of government, to ensure the certainty and predictability in decision-making identified as essential to Smart Growth.
- In border communities, participants mentioned the need to involve their American counterparts in Smart Growth discussions.

MAKING IT WORK

Building on success

Throughout the consultation process, participants pointed to local initiatives that they felt constituted Smart Growth. As such, there was a general feeling that Ontario communities would not have to start from scratch in developing and implementing Smart Growth strategies and approaches.

Some examples of "Smart Growth" initiatives already under way:

- One municipality gets a discount from its transit authority on bulk purchases of transit passes for its employees to encourage greater transit use.
- Contact North offers distance education using video and audio conferencing technology.
- A county government recently sponsored a Children's Groundwater Festival, helping to educate children on the importance of water quality and water conservation.
- A coalition in southern Ontario brings together representatives from federations of agriculture, the Ministry of Agriculture, Food and Rural Affairs, colleges and municipalities to work on agricultural development strategies.
- A group of northern Ontario municipalities have collaborated to provide access to resources related to tourism, business development and health care.
- The creation of the District Social Services Administration Board (DSSAB) in the District of Cochrane has encouraged greater cooperation between Timmins and the surrounding communities.
- One municipality waives development charges and building permit fees and defers property taxes for three years on appropriate new development in the downtown core, and has bought downtown property to create a new urban market.
- A technology centre in northern Ontario brings together experienced businesspeople and younger people to encourage entrepreneurship.

QUESTIONNAIRE RESPONSES

As part of the stakeholder consultation meetings, participants completed a questionnaire which asked them to identify their Smart Growth priorities. The following are the results compiled from the questionnaire responses:

Results by region – top five Smart Growth goals

Smart Growth Goals	North	East	GTA	Central	South-west
(a) Develop new opportunities for continued economic growth and development in Ontario's cities, towns and rural areas	✓				
(b) Reward investment and entrepreneurship to encourage more competitive economies	✓				
(c) Move people and goods more efficiently			✓		✓
(d) Use existing infrastructure and resources to increase the capacity for economic growth; invest wisely in new infrastructure	✓	✓	✓	✓	✓
(e) Promote technological innovation to keep Ontario competitive in the global economy	✓	✓			
(f) Manage growth by making tough choices about where development should go		✓	✓	✓	
(g) Strengthen quality of life by developing vibrant and attractive communities with the facilities, services and green spaces that people want		✓		✓	✓
(h) Offer a range of housing choices easily connected to where people work and play					
(i) Expand transportation choices within and between communities		✓	✓		✓
(j) Help communities become financially stable and self sufficient	✓				
(k) Protect natural areas and farmland for future generations					
(l) Respect the environment by promoting measures that aim to reduce the impacts on air, land and water			✓	✓	✓
(m) Encourage growth in areas where it will have the least impact on the environment				✓	
(n) Clean up brownfield sites by removing the barriers to their redevelopment					

Note: 17 regional stakeholder consultations were held – North (Sault Ste. Marie, Sudbury, North Bay, Thunder Bay) East (Ottawa, Kingston, Peterborough) GTA (Toronto, Mississauga, Markham, Durham) Central (Barrie, Orangeville, Niagara/ Hamilton, Kitchener-Waterloo), South-west (Windsor, London)

It was agreed throughout the consultations that one of the keys to the made-in-Ontario Smart Growth strategy will be opportunities for communities around the province to learn from each others' best practices. One suggestion was that a Web site be created as a single source for this information.

Cooperation and coordination

It was generally agreed throughout the consultations that Smart Growth requires provincial guidelines for growth, region-wide planning and local implementation of these plans. In nearly all meetings, participants talked about the need for more and better coordination – between municipalities, across regions, within and between provincial ministries, among all levels of government, and in the private, public and non-profit sectors.

One of the notions agreed upon by virtually all participants was the need to develop a clear vision for Smart Growth. All sectors, all levels of government and all residents of Ontario will need to work together toward that vision, to ensure that Ontario maintains a strong economy, strong communities and healthy environment as the cornerstones of Smart Growth.

While there were a variety of opinions and viewpoints expressed on a wide range of issues, two conclusions became apparent throughout the consultations:

- Smart Growth is a complex undertaking; and
- Cooperation is essential, with all sectors, communities and governments needing to work together to make the difficult decisions and implement the policies necessary to achieve Smart Growth.

Perhaps most encouraging was the expressed willingness of community leaders across Ontario to work with their counterparts and the provincial and federal governments to realize many of the goals and opportunities that will be made possible by a made-in-Ontario Smart Growth strategy.

The Government of Ontario thanks all of the participants in the consultation process, and looks forward to continuing the dialogue as it works towards a made-in-Ontario Smart Growth strategy.

APPENDIX

EXPERT TASK FORCE MEMBERS

Doug Allingham
Totten Sims Hubicki
Whitby, Ontario

Wayne Caldwell
Ontario Rural Council

Don Campbell
Bowater Pulp and Paper Canada
Thunder Bay, Ontario

Helen Cooper
Kingston, Ontario

Barrie Crampton
Lanark Network Associates
Perth, Ontario

Mark Dorfman
Federation of Ontario Naturalists

David Gordon
School of Urban and Regional Planning
Queen's University
Kingston, Ontario

Jack Gorrie
Stantec Consulting International Ltd.
Kitchener, Ontario

Bruce Hyer
Wild Water Nature Tours
Thunder Bay, Ontario

Neal Irwin
IBI Group
Toronto, Ontario

David Kriger
Delcan Corp.
Ottawa, Ontario

Bill Lautenbach
City of Sudbury
Sudbury, Ontario

Allan Leibel
Goodmans LLP
Toronto, Ontario

Richard Puccini
MM Dillon
Toronto, Ontario

Ronald A. Reid
Bobolink Enterprises
Washago, Ontario

Celia Teale
Dalron Construction
Sudbury, Ontario

Claude Vincent
Department of Economics
Laurentian University
Sudbury, Ontario

Margaret Wanlin
Wanlin & Co.
Thunder Bay, Ontario

Jack Wilkinson
Ontario Federation of Agriculture

Dean Wenborne
French River, Ontario

Harold Wilson
Northwestern Ontario Development Network

À l'écoute de l'Ontario

Croissance intelligente

résumé des consultations

Ontario

ISBN 0-7794-1795-X
© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 2001

Available in English
Listening to Ontario: Ontario Smart Growth
A summary of consultations

Table des matières

I. INTRODUCTION
À l'écoute de l'Ontario 1

II. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX
La croissance intelligente dans le contexte ontarien 3
Tendances démographiques en Ontario 4
Projections de la croissance démographique (carte) 5

III. RÉSUMÉ DES CONSULTATIONS
Où et quand aménager 6
Transport 10
Télécommunications 16
Protection de l'environnement 17
Développement économique 21
Agriculture 23
Logement 24
Municipalités 26

IV. MISE EN OEUVRE
S'appuyer sur les réussites 30
Coopération et coordination 32

ANNEXE
Spécialistes membres du groupe de travail 33

ENCADRÉS
En quoi consiste la croissance intelligente? 1
Ministères participant à la croissance intelligente 2
Les diverses réalités de la croissance 4
Consultations auprès des intervenants 6
Réponses au questionnaire 31

INTRODUCTION

L'une des principales priorités adoptées par le gouvernement de l'Ontario est la croissance intelligente – une vision visant à stimuler et à gérer la croissance afin de maintenir une économie solide, des collectivités vigoureuses et un environnement sain. Lors de l'élaboration des moyens d'assurer la croissance intelligente, le gouvernement a jugé qu'il fallait prendre en compte et coordonner les décisions en matière de transport, d'infrastructure, d'aménagement du territoire, de logement et d'investissement public, et faire en sorte que les choix dans ces domaines soient bien équilibrés avec les éléments essentiels à la qualité de la vie en Ontario.

Bien qu'il existe de nombreux points de vue différents sur la façon d'aborder et de mettre en oeuvre la croissance intelligente, les réactions à *l'idée* de la croissance intelligente ont été presque unanimement positives. Dans l'ensemble de l'Ontario, on pense que la croissance intelligente est un concept qui vaut la peine d'être exploré. Le gouvernement provincial reste déterminé à conduire la marche visant à élaborer une stratégie ontarienne de croissance intelligente. Les récentes consultations représentent une étape de ce processus. Le présent résumé comprend les observations formulées par les participants et n'exprime pas la politique ou l'intention du gouvernement en la matière.

À l'écoute de l'Ontario

Au printemps 2001, le gouvernement de l'Ontario, par l'intermédiaire du ministère des Affaires municipales et du Logement, a entrepris une série de consultations afin d'obtenir des idées et commentaires sur la croissance intelligente. L'objectif des consultations était d'entendre, dans leur propre région, ce que le public et les principaux intervenants avaient à dire au sujet de la croissance intelligente et d'appuyer l'élaboration d'une vision et d'un plan d'action pour mettre en oeuvre la croissance intelligente partout en Ontario.

Le processus de consultation comprenait les trois composantes principales suivantes :

- Invitation du public à faire part de ses commentaires, laquelle a suscité plus de 10 000 visites sur le site Web de la croissance intelligente et plus de 460 observations écrites.

EN QUOI CONSISTE LA CROISSANCE INTELLIGENTE?

Comme on l'indique dans le guide Engagez-vous...– *produit pour stimuler les discussions dans le processus de consultation – la croissance intelligente est la stratégie du gouvernement de l'Ontario pour promouvoir et gérer la croissance de manière à :*

- *maintenir une économie solide;*
- *créer des collectivités vigoureuses;*
- *favoriser l'assainissement de l'environnement.*

Selon le guide, pour mener à bien cette stratégie, il faudra

- *collaborer et établir des partenariats;*
- *coordonner les décisions relatives au développement à l'infrastructure et à l'environnement;*
- *s'assurer que ces décisions sont judicieuses sur le plan financier.*

- La tenue de 33 réunions avec des représentants des municipalités, notamment des élus et des membres du personnel.
- La tenue de 17 séances d'une journée dans toute la province, auxquelles ont assisté plus de 700 intervenants représentant une vaste gamme de groupes communautaires et d'intérêts : municipalités de l'Ontario, milieux d'affaires locaux, groupes environnementaux, promoteurs, urbanistes, établissements de soins de santé, organismes de services sociaux, collèges et universités, fédérations agricoles et autres groupes intéressés.

  Les adjoints parlementaires des ministères participant à la croissance intelligente ont été invités aux séances de consultation, et tous les députés provinciaux ont été invités à la séance tenue dans leur région. Dans le cadre du processus de consultation, le ministère des Affaires municipales et du Logement a créé un groupe de travail composé de spécialistes du transport, de l'agriculture, des questions environnementales, des administrations locales et du développement économique. Au moins trois membres du groupe de travail ont assisté à chacune des séances, participant aux discussions et fournissant des renseignements généraux. (La liste complète des membres du groupe de travail figure en annexe.)

Pour stimuler les discussions, le ministère a rédigé et diffusé le guide *Engagez-vous…sur la voie de la croissance intelligente* comprenant les principes et objectifs de la croissance intelligente, des questions ainsi que des faits et données sur la population de l'Ontario actuelle et prévue.

Le processus de consultation ne visait pas à établir un consensus sur des questions particulières (même si dans certains cas l'accord était général), mais plutôt à recueillir des commentaires – à relever les préoccupations, à obtenir des opinions et à entendre des idées innovatrices – afin de concentrer les efforts et de faciliter l'élaboration d'une stratégie de croissance intelligente complète pour l'Ontario.

MINISTÈRES PARTICIPANT À LA CROISSANCE INTELLIGENTE

Les neuf ministères suivants participent à l'initiative de croissance intelligente de l'Ontario :

Ministère des Affaires municipales et du Logement

Ministère des Finances (et SuperCroissance)

Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales

Ministère du Développement économique et du Commerce

Ministère de l'Environnement

Ministère des Richesses naturelles

Ministère du Développement du Nord et des Mines

Ministère du Tourisme, de la Culture et des Loisirs

Ministère des Transports

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

La croissance intelligente dans le contexte ontarien

Pour élaborer une stratégie ontarienne de croissance intelligente, il faut tenir compte des variations régionales. Par exemple, nous savons que le Nord de l'Ontario diffère énormément du Sud, que la proximité des centres de population des États-Unis influe sur les structures commerciales, et que le degré d'activités agricoles pratiquées dans une région a un effet important sur l'aménagement du territoire. Ces variations ont été soulignées tout au cours des consultations.

Les différences de population et les mouvements de croissance ont aussi été cités comme des facteurs clés de l'élaboration des stratégies de croissance intelligente. En certains endroits, comme dans la région du grand Toronto (RGT) et la ville d'Ottawa, la croissance est rapide. (On prévoit par exemple que la population de la région du grand Toronto s'accroîtra de 100 000 personnes par année au cours des deux prochaines décennies.) En d'autres lieux, notamment dans de nombreuses villes de taille moyenne, le rythme de la croissance est moins rapide. Enfin, certaines régions rurales et localités du Nord ne connaissent aucune croissance, ce qui y fait porter les efforts sur la *promotion* de la croissance plutôt que sur la *gestion* de la croissance qui prédomine dans les régions plus densément peuplées.

Le terme « croissance » lui-même a donné lieu à diverses interprétations, englobant non seulement la croissance de la population et de l'économie, mais aussi la croissance du bétail dans les localités agricoles, la croissance des tendances de consommation et la croissance de la demande en services.

La structure des administrations municipales a également été considérée comme une variable de la croissance intelligente. L'Ontario est constituée de comtés et de régions, de systèmes à un ou à deux paliers et de secteurs non érigés en municipalité. On a aussi noté que les récentes initiatives de restructuration municipale – et la période de transition nécessaire – déterminent en partie où et comment les politiques sur la croissance intelligente peuvent être mises en oeuvre.

En raison de ces différences, les personnes et groupes ayant participé aux consultations ont presque tous été d'accord pour dire qu'il n'était ni approprié ni souhaitable d'adopter une approche unique et uniforme

en matière de croissance intelligente. Parallèlement toutefois, on a largement reconnu l'utilité de lignes directrices provinciales pour gérer et favoriser la croissance afin d'éviter que des décisions éventuellement ponctuelles et fragmentées, voire improductives, soient prises au niveau local. La nécessité de garder une « vue d'ensemble » de la croissance intelligente a été une conclusion fréquente pendant toutes les consultations.

LES DIVERSES RÉALITÉS DE LA CROISSANCE

Les diverses régions de la province devraient connaître des taux de croissance très différents à l'avenir. Cela nécessite le recours à des moyens différents pour assurer la croissance intelligente.

Dans les grands centres urbains, tels Toronto et Ottawa, un taux de croissance élevé, voire écrasant, est jugé inévitable. Dans ces agglomérations, la priorité portera sur la gestion de la croissance.

Dans de nombreuses petites villes de la province, le taux de croissance devrait être plus modéré. L'enjeu de ces localités sera de maintenir, d'orienter et de façonner cette croissance.

Dans la majeure partie du Nord et des régions rurales de l'Ontario, la croissance n'est pas une chose acquise. Par conséquent, la croissance doit y être favorisée pour créer des emplois, maintenir une économie locale dynamique et utiliser l'infrastructure et les installations communautaires en place.

La carte figurant à la page suivante illustre les divers taux de croissance dans les régions.

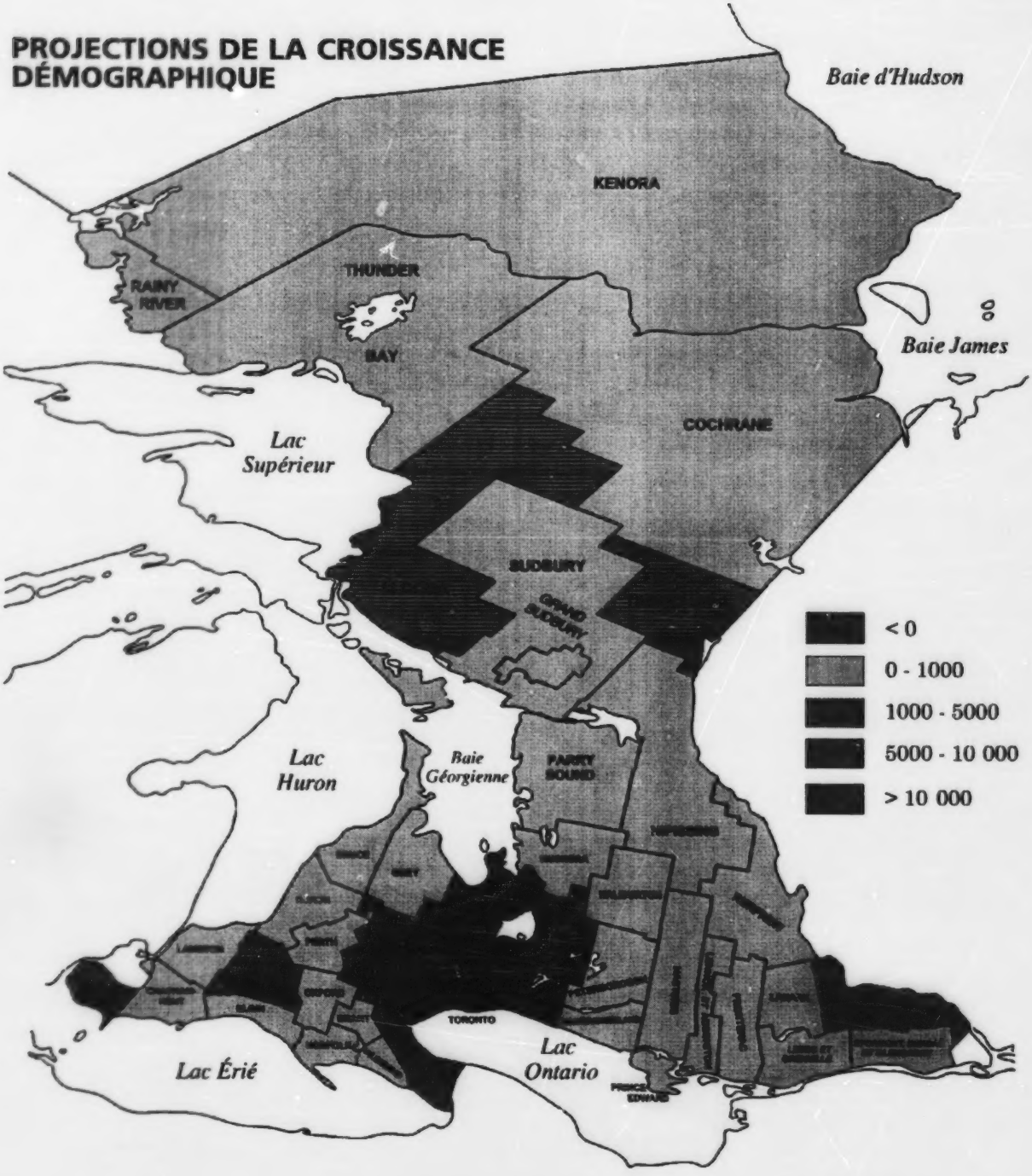
Tendances démographiques en Ontario

Pour stimuler les discussions sur la planification future, les responsables ont fourni aux participants, lors des consultations destinées aux représentants municipaux et à celles destinées aux intervenants, des données démographiques provinciales et régionales provenant du ministère des Finances.

L'une des tendances les plus notables prévue pour l'Ontario au cours des 20 prochaines années est que la proportion de personnes âgées sera beaucoup plus élevée en 2021. Bien que cela puisse être quelque peu atténué par l'arrivée de jeunes personnes dans la province, il reste évident que le vieillissement de la génération du baby boom ayant suivi la Seconde Guerre mondiale a d'importantes implications pour la croissance intelligente. À cet égard, nombre de participants ont indiqué qu'il importait de reconnaître les besoins des personnes âgées et retraitées, en particulier pour ce qui est de la planification du logement et du transport.

Selon les prévisions, certaines régions de la province doivent connaître de gros changements dans leur composition démographique. Dans le Nord-Ouest de l'Ontario par exemple, certaines projections indiquent que les Autochtones représenteront plus de 50 pour 100 de la population totale dans quelques années. Autre fait intéressant sur le plan démographique, l'âge moyen des habitants des Premières Nations est inférieur à celui de la population dans son ensemble.

Dans certains cas, les projections ont fait l'objet de discussions considérables dans la mesure où elles sont fondées sur les tendances passées et ne traduisent donc pas la capacité d'une région donnée de modifier sa croissance (selon les décisions prises relativement à l'infrastructure, la capacité d'attirer des investissements, etc.). Plusieurs participants ont indiqué que des prévisions plus détaillées seraient utiles pour la planification. On a aussi proposé que les projections visent une plus longue période, certains participants affirmant que la vision pour la croissance intelligente devrait porter sur les 50 ou 100 prochaines années.



CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ABSOLUE PAR ANNÉE
Projections du ministère des Finances, 1999–2021

Ministère des Affaires municipales et du Logement
Mai 2001

RÉSUMÉ DES CONSULTATIONS

CONSULTATIONS AUPRÈS DES INTERVENANTS

En mai et juin 2001, le ministère des Affaires municipales et du Logement a mené une série de 17 séances de consultation d'une journée auprès des intervenants de toute la province. Voici le calendrier des séances :

18 mai – Peterborough

23 mai – Kingston

24 mai – Kitchener-Waterloo

25 mai – Ottawa

28 mai – Sudbury

29 mai – North Bay

30 mai – RGT ouest

31 mai – Toronto

4 juin – RGT nord

5 juin – Barrie

6 juin – Orangeville

8 juin – Thunder Bay

11 juin – Niagara-Hamilton

12 juin – London

13 juin – Windsor

15 juin – Sault Ste. Marie

18 juin – Durham

Où et quand aménager

Les participants ont indiqué que le choix des lieux d'aménagement et l'utilisation de l'infrastructure (existante et nouvelle) nécessaire pour accroître la capacité de croissance constituent deux des éléments essentiels à la stratégie de croissance intelligente.

Lors des discussions sur ces deux questions importantes, les participants ont formulé des observations et suggestions pertinentes. Voici quelques-unes des questions soulevées pendant les consultations.

Aménagement du territoire

Les participants ont estimé que l'établissement d'objectifs et de critères explicites pour les décisions en matière de planification et d'aménagement est crucial à la mise en oeuvre de la croissance intelligente. En vue d'améliorer les méthodes actuelles, diverses propositions ont été formulées :

- **Envisager le résultat d'ensemble final** – imaginer ce que l'Ontario devrait être à l'avenir (et comment cela fonctionnerait) et concevoir les stratégies nécessaires pour y parvenir.
- **Éviter l'aménagement discontinu ou à « saute-mouton » des terres non aménagées.**
- **Faire en sorte que les autorisations d'aménagement suivent les projets d'infrastructure** (routes, conduites de distribution d'eau, égouts, écoles, etc.) plutôt que le contraire. Cette proposition provient surtout de représentants municipaux qui ont noté que même si des promoteurs paient une partie des coûts d'immobilisation de l'infrastructure, la municipalité reste responsable des coûts d'exploitation et doit pouvoir établir un budget pour ces coûts à long terme.
- **Envisager de délimiter les « zones de croissance »** pour décourager l'expansion tentaculaire des villes et régulariser l'aménagement. Certains participants ont préconisé l'établissement de limites définies pour l'aménagement, accompagné d'une interdiction de tout aménagement à l'extérieur de ces limites jusqu'à ce que la zone délimitée ait été entièrement aménagée. D'autres ont cependant

affirmé que de telles limites ont pour effet de faire grimper les coûts du logement à l'intérieur de la zone délimitée et de créer des pressions accrues sur les localités environnantes pour qu'elles absorbent la croissance. D'autres encore ont indiqué qu'on peut éviter l'expansion tentaculaire en encourageant l'aménagement urbain ordonné et l'utilisation efficace des infrastructures.

- **Établir des limites fermes autour de secteurs particuliers afin de les protéger contre l'aménagement** – c'est-à-dire définir où il ne faut *pas* construire.

- **Améliorer l'aménagement régional,** pour remédier à certaines des difficultés de l'aménagement qui dépasse les limites municipales (lesquelles, a-t-on noté, sont souvent des lignes arbitraires vieilles d'un siècle). Par exemple, des villes comme Orangeville, Newmarket, Windsor, Barrie et St. Catharines ont presque entièrement aménagé leur territoire, ce qui signifie que toute nouvelle croissance doit provenir de l'aménagement intercalaire ou de l'annexion sous peine de déborder dans les secteurs environnants.

- **Améliorer le processus d'aménagement,** en particulier le processus d'appel devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario (CAMO). Les points de vue concernant la CAMO ont varié, allant des propositions de réforme fondamentale aux propositions d'amélioration du processus en le rendant plus efficace et prévisible et moins coûteux. De nombreux participants ont déclaré être préoccupés par le fait que leurs décisions concernant leur plan officiel, les règlements de zonage et leur plan d'infrastructure directeur peuvent se révéler sans effet étant donné qu'elles peuvent être annulées par la CAMO. D'autres ont soutenu que le système actuel laisse une trop grande marge de manoeuvre pour en appeler des décisions d'aménagement auprès de la CAMO (contrecarrant par exemple les décisions autorisant une densité accrue).

- **Mettre en valeur des sites déjà aménagés à l'intérieur des limites urbaines existantes.** Certains ont noté que bien que les recherches montrent généralement que les gens sont en principe d'accord avec la nécessité d'accroître la densité dans les limites urbaines, les gens s'opposent aux aménagements intercalaires proposés pour leur propre quartier. Cette contradiction doit être abordée.

- **Utiliser les corridors routiers comme « corridors d'aménagement »** afin d'éloigner des terres écologiquement fragiles ou des terres agricoles à fort rendement les pressions de l'aménagement (p. ex. le corridor au milieu de la péninsule du Niagara).

- **Intégrer davantage l'aménagement municipal et l'aménagement des écoles,** et améliorer la communication entre les municipalités et les conseils scolaires.

Décisions des municipalités relatives à l'aménagement

Un grand nombre de participants, en particulier du milieu municipal, ont souligné la nécessité de réexaminer le cadre financier au sein duquel les municipalités prennent leurs décisions en matière d'aménagement. On a déclaré être préoccupé par le fait que, étant donné que les municipalités comptent sur les impôts fonciers et les redevances d'aménagement comme source de recettes, des projets d'aménagements puissent être approuvés simplement parce que la municipalité a besoin d'une évaluation foncière et de redevances d'aménagement plus élevées.

On a aussi noté que dans les zones urbaines où les terrains à aménager diminuent rapidement, les redevances d'aménagement ne constituent pas une source de recettes durable. En effet, une fois la municipalité complètement aménagée, la source de ces redevances se tarit.

Croissance dans les zones urbaines existantes

La plupart des participants ont appuyé la nouvelle loi provinciale sur les friches contaminées qui, si elle est adoptée, stimulera la restauration de sites industriels et commerciaux abandonnés, sous-utilisés ou contaminés. Toute initiative qui faciliterait l'aménagement intercalaire et le réaménagement a reçu un grand appui.

Certains participants ont proposé des améliorations à la loi sur les friches contaminées proposée, par exemple de renforcer les dispositions de la loi assurant une protection en matière de responsabilité.

D'autres questions liées au réaménagement ont été soulevées :

- Des participants ont noté que certains des sites de leur localité ayant le plus besoin d'être réaménagés ne sont pas contaminés, mais sont plutôt des immeubles abandonnés ou sous-utilisés comme d'anciennes écoles ou centres commerciaux vacants, ce qui signifie que des incitatifs différents seront nécessaires pour encourager le réaménagement de ces sites.
- On a indiqué que la fragmentation ou l'absentéisme des propriétaires constitue un obstacle à la revitalisation du centre de certaines localités.
- Certains participants ont estimé que les politiques sur l'évaluation et les impôts fonciers pénalisent les immeubles situés dans le centre des villes, freinant ainsi le réaménagement.

- Certaines localités font face à des difficultés particulières pour ce qui est d'encourager la revitalisation de leur centre, par exemple :
  - des représentants de Hamilton ont noté qu'un flot constant de camions passe par le centre de la ville.
  - des représentants de Cambridge ont signalé la difficulté du centre de la ville de concurrencer les centres commerciaux de banlieue pour attirer le commerce de détail.
  - dans le Nord, des représentants ont déclaré être préoccupés par le fait que les propriétaires ont peu d'intérêt à réaménager les terres urbaines, car les immeubles dans les villes du Nord ont habituellement une valeur commerciale ou de revente moins élevée que le coût de construction.

D'autres localités ont fait connaître leur réussite pour ce qui est d'encourager la revitalisation de leur centre-ville :

- Kingston a mis en oeuvre un programme de « rénovation des deuxièmes étages au centre-ville ». Ce programme, qui visait l'utilisation des deuxièmes étages vacants dans le secteur commercial du centre de la ville en accordant aux propriétaires des subventions ou des prêts pour des rénovations, a apparemment permis de créer 1 500 appartements.
- London a reconstruit le marché du centre et met en oeuvre des politiques encourageant l'aménagement intercalaire, la préservation du patrimoine et la revitalisation des rues principales.
- Oshawa a acheté un vieux théâtre et prévoit le remettre à neuf comme point d'intérêt principal de la revitalisation des « rues principales ».
- North Bay déplace actuellement ses lignes ferroviaires en vue de relier de nouveau son centre-ville à la rive du lac.

Politiques efficaces

On a noté à maintes reprises au cours des consultations que la plupart des collectivités de l'Ontario possèdent des politiques permettant la croissance intelligente. Cependant, on a reconnu que l'application de ces politiques n'était pas aussi stratégique ou uniforme que ce qui est envisagé dans le cadre de la croissance intelligente.

Voici certaines des suggestions formulées pour améliorer l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques sur la croissance intelligente.

- Réviser la *Loi sur l'aménagement du territoire*, la *Loi sur les municipalités* et la Déclaration de principes provinciale, laquelle renferme les politiques de la province quant à l'utilisation des terres, afin de promouvoir la croissance intelligente et d'exiger que tous les organismes d'aménagement prennent des décisions contribuant à la croissance intelligente. On a également proposé d'exiger que les plans officiels des municipalités respectent les critères de la croissance intelligente.
- Élaborer une série d'indicateurs de croissance intelligente pour les municipalités de l'Ontario, établir des points de repère, les résultats attendus et des outils de mesure.
- En vue d'encourager les promoteurs à suivre les principes de la croissance intelligente, élaborer une « matrice » provinciale pour la croissance intelligente permettant de coter les nouvelles propositions d'aménagement et éventuellement de réduire ou de supprimer les redevances d'aménagement ou d'accélérer le processus d'approbation pour les propositions répondant à certains critères.
- Recueillir des renseignements sur des exemples de réussite d'aménagement intercalaire et de densification pouvant être utilisés pour surmonter la répugnance des gens à accepter des propositions d'accroissement de la densité dans leur quartier.
- Réformer la Commission des affaires municipales de l'Ontario en exigeant qu'elle montre comment ses décisions contribuent à la croissance intelligente ou qu'elle accorde une plus grande importance aux facteurs de croissance intelligente dans ses décisions.
- Conclure des contrats fondés sur le rendement entre les municipalités et la province, en précisant pour chaque secteur les attentes en matière de croissance.
- Faire payer le coût complet des routes et des réseaux d'aqueduc et d'égouts.
- Fixer des lignes directrices réalistes pour compenser les propriétaires de terrains jugés impropres à l'aménagement.

Chacune de ces suggestions a fait l'objet de discussions considérables et a été appuyée à divers degrés par les participants.

Transport

Les participants ont indiqué que le transport – notamment la circulation plus efficace des gens et des biens et l'amélioration ou l'accroissement des moyens de transport à l'intérieur des collectivités et entre elles –

constituait un élément clé de la croissance intelligente. La plupart ont été d'accord avec ces objectifs, même si les avis ont pu diverger quant à la signification de ces objectifs et à la façon de les atteindre.

Un grand nombre de participants ont souligné que la construction d'autoroutes ne représente pas en soi un élément de croissance intelligente.

Outre la circulation des biens et des personnes, on a suggéré que les stratégies de croissance intelligente visent aussi à changer les *esprits* (soit la façon dont les gens prennent des décisions concernant leur logement, le déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail, et l'environnement) et à transporter *moins* (en faisant les choses de manière plus efficace, donc moins fréquente).

De nombreux participants ont déclaré qu'il faut répondre aux besoins en matière de transport en offrant des choix, tout en assurant de manière judicieuse l'aménagement du territoire et la planification des infrastructures, plutôt que d'anticiper sur ces besoins ou de les prédéterminer.

Transport en commun

Les participants de toutes les régions de la province ont affirmé que le transport en commun doit faire partie de toute stratégie de croissance intelligente. Dans les secteurs encombrés, le transport en commun est considéré comme un moyen valable pouvant remplacer l'automobile, réduisant ainsi la saturation du réseau routier. Dans les régions rurales, ce mode de transport est considéré comme un lien vital entre les diverses localités.

Voici les points saillants des discussions.

- On a indiqué qu'une meilleure coordination du transport en commun entre les localités constitue un élément essentiel de la croissance intelligente. Les participants de presque toutes les localités ont souligné l'importance du transport interurbain, notant que le grand nombre de personnes qui travaillent dans une localité mais habitent dans une autre entraîne une augmentation de l'encombrement des routes et du temps de déplacement quotidien. Le transport entre banlieues (p. ex. pour une personne habitant à Markham et travaillant à Mississauga) représente un problème particulier, car le transport interurbain actuel est conçu pour emmener les banlieusards vers le centre des villes. On a suggéré que des moyens de transport pratiques remplaçant l'automobile pourraient contribuer à réduire ce problème.

- Plusieurs participants ont noté qu'à mesure que la population vieillit, la demande pour le transport en commun s'accroîtra vraisemblablement, car nombre de personnes âgées (les gens qui ont 55 ans aujourd'hui auront 75 ans en 2021) auront besoin de moyens de transport autres que l'automobile.
- On a mentionné que le financement est l'un des principaux facteurs de l'amélioration du transport en commun en Ontario. Les participants désirant que l'on accorde une plus large place au transport en commun ont suggéré qu'il était essentiel de remplacer le système de financement actuel (qui repose sur les recettes provenant des passagers et les impôts fonciers municipaux). Parmi les méthodes de financement proposées, citons :
  - taxes provinciales ou fédérales sur les carburants spécialement affectées au transport en commun;
  - financement provincial ou fédéral direct;
  - autorisation pour des entreprises privées de fournir des services de transport sur certains trajets à l'aide d'autobus-navettes ou de mini-fourgonnettes.
- Des participants ont suggéré que les voies ferroviaires en place (et maintenant inutilisées) pourraient être rouvertes pour le transport interrégional dans la RGT et au-delà (Peterborough p. ex.).
- Des représentants d'établissements postsecondaires ont fortement recommandé l'amélioration du transport en commun afin de pouvoir transporter les étudiants et étudiantes entre leur domicile et les établissements, tant à l'intérieur des collectivités qu'entre elles.
- Pour rendre le transport en commun plus efficace, on a également suggéré d'apporter des modifications à l'aménagement dans les nouveaux quartiers, étant donné que l'existence de densités élevées en des lieux stratégiques est nécessaire à ce genre de transport.

Circulation automobile

Les discussions au sujet des routes et autoroutes ont surtout porté sur les deux principaux groupes utilisant ces voies de circulation : les camionneurs et les navetteurs.

Bien que dans l'ensemble on ait été d'accord pour dire que le développement économique nécessite la circulation efficace des biens par camions, les participants ont aussi généralement reconnu que l'augmentation de la capacité des routes et autoroutes entraîne habituellement un accroissement de la circulation habitation-travail. Ainsi, la réduction de l'encombrement escomptée pour le transport des marchandises n'est pas atteinte.

Les participants ont également souligné la tendance des entreprises à s'installer dans des secteurs mal desservis par le transport en commun, ce qui entraîne une hausse des navetteurs.

La nécessité de fournir des moyens de transport pouvant remplacer l'automobile a été jugée tout particulièrement importante pour diverses raisons, notamment pour la qualité de la vie (moins de temps passé en famille et niveau de stress plus élevé en raison des longs trajets), la qualité de l'air et l'environnement.

Selon certains intervenants, l'encombrement du réseau routier pourrait être réduit grâce à la gestion de la demande de transport – soit la mise en place de politiques pour réduire la circulation aux heures de pointe, décourager la circulation habitation-travail et détourner certains conducteurs vers le réseau de transport en commun. À cette fin, diverses suggestions ont été formulées et ont reçu un appui plus ou moins grand :

- Voies réservées aux véhicules occupés par au moins deux personnes et voies réservées aux véhicules de transport en commun sur les autoroutes, accompagnées d'une application stricte de ces restrictions.
- Péage sur les principales autoroutes, y compris sur les autoroutes existantes.
- Élargissement des programmes d'horaire variable et de télétravail pour réduire la circulation aux heures de pointe.
- Faire des cartes de transport fournis par les employeurs un avantage lié à l'emploi non imposable afin d'encourager l'utilisation du transport en commun.
- Réduire ou éliminer les places de stationnement gratuites ou subventionnées dans les secteurs encombrés.

Bicyclette et marche

Des participants ont indiqué que la bicyclette et la marche constituent d'importants moyens de transport (pas seulement pour les loisirs et l'exercice) qui ne nuisent pas à l'environnement.

Voici des suggestions formulées en matière de moyens de transport à propulsion humaine :

- Accorder la priorité aux piétons et cyclistes grâce à un plus grand nombre de trottoirs, de passages pour piétons, de pistes cyclables, de voies piétonnières et de sentiers.

- Créer davantage de voies cyclables dans les zones urbaines.
- Encourager les employeurs à fournir, sur les lieux du travail, des vestiaires et des endroits sûrs où ranger les bicyclettes.

Camionnage

Dans toutes les régions de la province, le camionnage a été considéré un élément vital de l'économie.

Dans le Sud de l'Ontario, les participants ont souligné l'importance de pouvoir déplacer rapidement les marchandises dans une économie où la gestion juste à temps des stocks est essentielle à la compétitivité du secteur manufacturier. Ils ont également noté que le Sud de la province est une voie importante vers les États-Unis et qu'en de nombreux endroits, les camions de l'extérieur de la province doivent emprunter des routes locales pour accéder aux passages frontaliers.

Dans le Nord de l'Ontario, des participants ont préconisé l'expansion du réseau routier comme préalable au développement économique. Un participant de Sault Ste. Marie a résumé succinctement ce point de vue : « Quatre voies partout dans le Nord ». D'autres ont noté que les entreprises du Nord doivent s'assurer que leurs marchandises en route vers les marchés ne sont pas retardées par des encombrements ailleurs dans la province.

Voici certaines des autres opinions formulées au sujet des autoroutes, lors des consultations.

- De nombreux participants ont considéré que la construction de nouvelles autoroutes annoncée récemment par la province stimulera l'économie et permettra d'assurer la croissance en dehors des zones congestionnées de la région du grand Toronto. On a par exemple applaudi à la construction d'un corridor au milieu de la péninsule du Niagara pour éloigner la circulation et les aménagements routiers connexes du corridor actuel de la QEW, qui passe à travers des plantations de fruits tendres.
- Certains participants, préoccupés par l'augmentation de la circulation habitation-travail sur les autoroutes, se sont demandés si les avantages de la construction de nouvelles autoroutes ne seront pas annulés par l'encombrement plus grand qui en résultera. On a suggéré à plusieurs reprises que les autoroutes pourraient rendre plus efficace la circulation des biens et des personnes si l'emprise des nouvelles autoroutes comprenait aussi un espace pour voies ferrées.

- En général, les participants ont convenu que les autoroutes doivent être planifiées en conjonction avec d'autres modes de transport et non isolément.
- Un grand nombre de participants ont parlé de la responsabilité du gouvernement fédéral relativement aux autoroutes. Cette question intéressait tout particulièrement le Nord où, a-t-on noté, même si un long tronçon de la route transcanadienne y passe, le gouvernement fédéral ne contribue pas des fonds en proportion de la longueur et de l'importance de ce tronçon. Des participants ont cité le réseau entre états, aux États-Unis, comme exemple d'un réseau routier stratégiquement conçu pour relier toutes les régions du pays et qui reçoit des fonds fédéraux pour les travaux d'entretien et d'amélioration.

Voies ferrées

L'encombrement des routes et la hausse du prix du carburant sont mentionnés comme les principaux facteurs du regain d'intérêt pour le transport par rail, en de nombreux lieux de la province.

On a noté que certaines municipalités concluent des partenariats afin de préserver des couloirs ferroviaires existants en vue de leur utilisation à l'avenir.

En général, les participants ont admis qu'il faut coordonner le transport par rail et le réseau routier si on veut en faire une solution de rechange efficace au camionnage.

Certaines localités ont exprimé des préoccupations particulières auxquelles il faudra répondre. Par exemple :

- à Durham, on a souligné la nécessité d'avoir une gare intermodale à l'est de Toronto (la gare actuelle est à Brampton).
- à Windsor, on a suggéré que les camions chargés pourraient être mis sur des wagons pour le trajet entre Toronto et Windsor, ce qui réduirait l'encombrement des routes et la pollution de l'air tout en améliorant la sécurité sur cette portion de l'autoroute 401.

Navigation commerciale

Les participants de régions situées le long d'importants cours d'eau – St. Catharines, Hamilton et Thunder Bay par exemple – ont mentionné l'importance de garder les ports ouverts pour la navigation commerciale, laquelle représente un autre moyen économique de transporter les

marchandises autrement que sur les routes encombrées – en particulier pour les marchandises volumineuses comme les agrégats, le sel de voirie et le sucre brut.

Un autre participant a indiqué qu'il pourrait être souhaitable de conclure des partenariats entre les secteurs public et privé pour le fonctionnement plus efficace des ports (p. ex. Goderich).

On a noté que la participation du gouvernement fédéral est essentielle pour assurer l'utilisation optimale des couloirs de navigation dans toute la province.

Transport aérien

Au cours de plusieurs séances de consultation, on a mentionné que les aéroports sont des moteurs économiques régionaux essentiels et contribuent beaucoup à l'économie en créant des emplois et en attirant les investissements. On a toutefois formulé certaines préoccupations quant à la façon dont les petits aéroports sont financés, car les coûts d'entretien et de fonctionnement de ces installations sont en grande partie supportés par les municipalités.

Des participants ont proposé que tous les paliers de gouvernement – municipal, provincial et fédéral – collaborent pour que les aéroports continuent de produire des retombées économiques dans leur région ainsi que dans la province et le pays dans son ensemble.

On a également suggéré que le secteur privé peut jouer un rôle productif dans la prestation de services aéroportuaires. Par exemple, l'aéroport international John C. Munro de Hamilton appartient à la ville de Hamilton, mais est exploité par le secteur privé.

Le coût élevé du transport aérien entre le Nord et le Sud de l'Ontario a aussi été mentionné comme un facteur freinant le développement touristique dans le Nord. Cependant, des participants ont indiqué que le service aérien minimum qui a commencé d'être offert récemment à destination de Thunder Bay a permis d'améliorer cette situation.

Télécommunications

Durant plus de la moitié des séances de consultation, les participants ont souligné l'importance d'améliorer l'infrastructure de télécommunications. On s'est rendu compte, toutefois, que cela exigera des stratégies différentes dans les diverses régions de la province, car des disparités importantes dans la capacité de télécommunication se sont révélées au cours des

consultations. On a fait remarquer, par exemple, que les habitants de certaines régions de la province utilisent toujours des lignes partagées et n'ont par conséquent pas accès à Internet.

Dans le Nord de l'Ontario, on a indiqué que l'infrastructure de télécommunications est une grande priorité pour diverses raisons. Les intervenants de localités du Nord ont noté que la technologie de l'information aide à créer des emplois. On a fait remarquer que bien des centres d'appels s'installent dans le nord-est de la province en raison de la main-d'oeuvre bilingue assez considérable qu'on y trouve. Des participants ont aussi estimé que les télécommunications pouvaient permettre la prestation de services comme la télésanté et l'enseignement à distance dans les localités rurales et du Nord.

Plusieurs municipalités ont indiqué qu'elles avaient recours aux télécommunications pour offrir de nouveaux services. Des représentants de la municipalité de Chatham-Kent, par exemple, ont décrit comment la municipalité avait relié électroniquement les hôpitaux, conseils scolaires et autres établissements en vue de réduire les coûts grâce à l'achat en commun et le partage d'autres services.

Bien que la majorité ait estimé qu'une plus grande capacité de télécommunication est un objectif souhaitable, tous les intervenants n'ont pas été de cet avis. On a souligné que même si les télécommunications peuvent permettre à des personnes habitant dans de petites localités de travailler pour des clients éloignés, elles permettent aussi aux entreprises situées dans les grands centres urbains d'offrir leurs services à la clientèle de localités rurales, éliminant éventuellement du même coup des emplois dans ces petites localités.

Dans l'ensemble toutefois, les participants ont convenu que l'expansion du réseau de fibres optiques dans toutes les régions de la province contribuerait au développement économique et communautaire et pourrait réduire la circulation habitation-travail en permettant aux gens de faire des affaires à distance.

Protection de l'environnement

La protection de l'environnement a été l'un des principaux sujets de discussion pendant les consultations sur la croissance intelligente. Un large éventail de questions et de préoccupations, variant d'un endroit à l'autre de la province, ont été formulées à cet égard, notamment :

- des intervenants de la région de York ont noté que la croissance rapide augmentait les pressions exercées pour que l'aménagement de la moraine d'Oak Ridges soit autorisé.

- des intervenants de Toronto ont mentionné les difficultés auxquelles la région est confrontée : smog, réseau d'égouts pluviaux surchargé et conflits concernant l'élimination des déchets solides.
- des participants venus de lieux de villégiature comme Kawarthas et Muskoka ont exprimé leur préoccupation relativement aux effets environnementaux de l'augmentation des aménagements et des activités récréatives près des lacs.
- des participants de la séance tenue à Orangeville ont discuté des répercussions de l'élevage intensif du bétail sur l'environnement.
- des intervenants du Nord de l'Ontario ont souligné l'importance de l'écotourisme comme activité économique.

Nombre de participants ont recommandé que la protection de l'environnement occupe une place de choix parmi les objectifs de la croissance intelligente.

Perspective provinciale

L'une des conclusions communes auxquelles sont parvenus les participants est que l'environnement représente une question trop importante et de trop grande envergure pour être laissée uniquement aux processus de décision locaux. On a déclaré, lors de plusieurs séances, que des lignes directrices provinciales, appuyées par une législation effective et applicable, doivent être établies afin d'assurer la planification à l'échelle de la région ou de l'écosystème pour les projets locaux.

Voici certaines des observations formulées :

- On a fréquemment indiqué que le lieu et le moment des travaux d'aménagement sont inextricablement liés à la protection environnementale. Les questions à cet égard ont souvent été formulées en termes de mesures permettant le mieux de préserver des caractéristiques et fonctions environnementales importantes.
- Plusieurs participants ont parlé de diriger et de maîtriser la croissance – de la diriger hors des secteurs écologiquement fragiles et de la maîtriser de façon à ce que ces secteurs ne soient pas menacés par des aménagements envahissants.
- Les processus décisionnels fragmentés ont été mentionnés comme l'un des principaux obstacles à la protection de l'environnement. On a noté que les limites des municipalités n'ont souvent aucune relation avec la forme des écosystèmes et des bassins hydrographiques naturels. Par exemple, les eaux froides du lac Simcoe

sont menacées par les eaux usées des localités environnantes (p. ex. Barrie) et le ruissellement des engrais provenant des exploitations agricoles intensives des environs.

- Certains participants ont également soutenu que la fragmentation des processus décisionnels est exacerbée par les décisions que la Commission des affaires municipales de l'Ontario prend isolément, et non dans le contexte des écosystèmes et bassins hydrographiques interdépendants.
- Des offices de protection de la nature ont déclaré être préoccupés par le fait qu'ils ne possèdent pas le même degré de pouvoir d'un lieu à l'autre de la province. Ils ont aussi indiqué que l'insuffisance des fonds pour assurer la protection de l'environnement est l'une de leurs principales préoccupations.
- Des représentants municipaux ont souligné que les municipalités ont besoin d'outils municipaux efficaces pour les aider à protéger les secteurs fragiles et les espaces verts. On a fait remarquer que peu de municipalités peuvent se permettre d'acheter des terres afin de les protéger contre l'aménagement. On a suggéré comme solution possible à cet égard d'accorder aux municipalités une plus grande souplesse pour ce qui est de conclure avec le secteur privé des partenariats et des ententes « d'intendance » visant à protéger certaines terres.
- Certaines petites municipalités ont déclaré être préoccupées par le fait qu'elles ne disposent pas des compétences et des fonds suffisants pour procéder aux études environnementales nécessaires, par exemple des études sur la capacité des lacs dans les secteurs de villégiature ou sur la protection des eaux souterraines dans le cas de puits d'extraction et de carrières. Elles ont noté qu'elles dépendent des organismes provinciaux pour leur fournir les compétences qu'elles n'ont pas.

Aménagement tenant compte de l'environnement

Nombre d'intervenants ont jugé que, dans le domaine de l'aménagement tenant compte de l'environnement, il est prioritaire de savoir exactement à quoi s'en tenir. Les environnementalistes et les promoteurs ont convenu que l'établissement de règles claires concernant ce qui est protégé et ce qui ne l'est pas constituerait un pas important vers la croissance intelligente, bien qu'ils aient aussi reconnu qu'un accord sur ces règles exigerait vraisemblablement de longues négociations.

La plupart des participants ont été d'accord pour dire qu'empêcher les aménagements sur les terres écologiquement fragiles ou importantes et faire appliquer les décisions en cette matière constituent un élément

essentiel de la croissance intelligente. Voici certaines des suggestions formulées à cet égard :

- Constituer des réserves foncières grâce aux fonds provenant de frais d'utilisation ou de taxes.
- Accorder des allégements fiscaux aux propriétaires de terres écologiquement fragiles afin qu'ils ne vendent pas celles-ci à des promoteurs.
- Établir des limites fermes autour des secteurs écologiquement fragiles, et adopter des lois pour protéger ces secteurs contre tout aménagement futur.
- Offrir des déductions d'impôt, semblables à celles s'appliquant aux dons de bienfaisance, aux promoteurs et propriétaires qui donnent des terres à des organismes publics ou sans but lucratif.
- Appliquer plus strictement les politiques environnementales (exigeant le remplacement d'éléments écologiquement fragiles).

Qualité de l'air et de l'eau

On a fréquemment indiqué que la qualité de l'air et de l'eau est l'une des principales préoccupations environnementales. Les participants ont formulé de nombreuses suggestions visant à améliorer la qualité de l'air et de l'eau, notamment les suivantes :

- Réduire les déplacements en automobile en offrant plus de possibilités d'utilisation du transport en commun.
- Utiliser davantage des sources d'énergie de remplacement afin de réduire la dépendance envers les combustibles fossiles.
- Limiter les aménagements dans les régions d'eaux situées en amont des rivières, comme dans la moraine d'Oak Ridges.
- Établir des lignes directrices pour les aménagements sur les rives des lacs, en particulier dans les zones de villégiature.
- Réacheminer les déchets afin de réduire la quantité de déchets se retrouvant dans les décharges et de diminuer ainsi les risques de contamination des eaux souterraines.
- Suivre l'exemple donné par certaines villes des États-Unis, qui ont constaté qu'en plantant des arbres et en cultivant des plantes sur les toits-terrasses, il est possible de faire baisser les températures estivales dans la ville, réduisant ainsi la pollution de l'air et la consommation d'énergie exigée par la climatisation.

Éducation

Durant plusieurs séances, les participants ont souligné qu'il faut améliorer l'éducation en matière d'environnement dans les écoles de l'Ontario. Certains sont même allés jusqu'à suggérer qu'il convient d'accorder la même priorité à l'éducation visant à aider les élèves à faire des choix écologiquement durables qu'à l'éducation contre l'usage du tabac et de drogues.

Un participant a noté que le nouveau programme d'études de l'Ontario est l'occasion de renforcer la sensibilisation à l'environnement dans les écoles de la province.

Développement économique

Le concept de la croissance intelligente comme catalyseur de la croissance économique durable a été un thème de toutes les séances de consultations. Même dans les régions où une croissance explosive a entraîné des problèmes de congestion et de logement, on a admis que la croissance économique continue est une priorité et que des stratégies de croissance intelligente sont nécessaires pour assurer l'amélioration de la qualité de la vie et de la prospérité économique en Ontario.

Création d'emplois dans les localités rurales et du Nord

L'augmentation du développement économique a été la principale question soulevée lors de toutes les consultations dans le Nord de la province et une priorité dans nombre de régions rurales. On a mentionné que la stagnation ou le déclin de la population dans ces localités représente un important problème, car les jeunes s'en vont et leurs parents les suivent lorsqu'ils prennent leur retraite afin d'être plus près de la famille de leurs enfants.

Étant donné les changements qui touchent les sources d'emplois habituelles dans le Nord et les régions rurales (par suite de l'utilisation accrue de la technologie dans les mines, la foresterie et l'agriculture, laquelle permet de réduire le nombre de travailleurs), beaucoup de participants ont déclaré qu'il faut augmenter les possibilités d'entrepreneuriat, particulièrement dans le domaine du tourisme et des entreprises à forte composante technologique.

Voici certaines des méthodes proposées (et appuyées à divers degrés) pour stimuler le développement économique dans les localités rurales et du Nord :

- Établir deux nouvelles entreprises touristiques dans chaque zone du Patrimoine vital au cours des dix prochaines années.
- Créer des pisciculturés.
- Mettre en oeuvre de nouveaux projets de production d'énergie.
- Tirer parti des retombées économiques de la faculté de médecine du Nord proposée.
- Encourager les partenariats entre les industries afin de créer des entreprises à valeur ajoutée.
- Encourager les partenariats avec les universités et collèges afin d'offrir des possibilités de développement économique liées à la recherche et à l'éducation. Des représentants du Collège Boréal, à Sudbury par exemple, ont fait remarquer leur réussite dans la création de programmes d'enseignement à distance et de petites entreprises en milieu universitaire, grâce à l'aide de l'industrie et du gouvernement provincial.
- Mettre l'accent sur les industries ajoutant de la valeur aux ressources primaires (p. ex. la transformation du bois avant de l'expédier vers les marchés).
- Appuyer l'amélioration du développement économique dans les Premières Nations étant donné que les Autochtones sont le segment qui s'accroît le plus rapidement dans le Nord de l'Ontario.
- Accroître le financement destiné aux entrepreneurs grâce à des initiatives comme des micro-prêts ou garanties d'emprunts par le gouvernement pour le démarrage de petites entreprises.
- Utiliser les fonds publics pour amener la technologie de l'information dans les localités rurales et du Nord (suggestion fondée sur la croyance voulant que le secteur privé n'étende pas l'infrastructure de télécommunications jusque dans toutes les localités).
- Permettre aux municipalités du Nord d'offrir des incitatifs aux entreprises (du fait que ces municipalités ne sont pas en concurrence avec les localités du Sud de la province, mais plutôt avec les villes du monde où de tels incitatifs sont accordés).
- Verser les fonds publics aux secteurs d'affaires plutôt qu'à des entreprises individuelles afin d'encourager la coopération, le partage des ressources et le regroupement.

- Percevoir une taxe de 0,5 % sur les exploitations minières et forestières afin de créer un fonds pour le développement économique du Nord.
- Améliorer la formation axée sur les compétences, par exemple fournir de la formation en entrepreneuriat aux personnes quittant un emploi dans les industries primaires, et améliorer les liens entre les programmes d'apprentissage, les collèges communautaires et les universités afin de permettre aux gens de se perfectionner.
- Encourager les partenariats grâce à des programmes mettant en contact des gens d'affaires plus âgés et d'expérience avec des jeunes désireux de démarrer une nouvelle entreprise et rassemblant des entrepreneurs du Nord avec des gens d'affaires chevronnés du Sud de la province.
- Mettre en oeuvre des projets pilotes visant à désigner dans les municipalités rurales et du Nord des zones d'affaires bénéficiant de concessions spéciales en matière de zonage et d'impôt afin de stimuler la création de nouvelles entreprises.
- Établir des normes d'assurance de la qualité et des programmes d'accréditation dans l'industrie touristique.
- Commercialiser collectivement les attractions touristiques du Nord.

Agriculture

Les intervenants du milieu agricole ont jugé que la situation actuelle de l'Ontario constitue un dilemme : la province, en particulier dans le Sud, contient certaines des meilleures terres agricoles du Canada, mais la plupart sont situées près de zones urbanisées, et une forte pression s'exerce pour qu'elles soient aménagées.

La nécessité de préserver les terres agricoles a été réitérée à maintes reprises, les fermes étant appréciées comme sources d'aliments locaux, espaces verts, habitats de la faune, paysages à valeur patrimoniale et, dans certains cas, comme attractions touristiques. On a aussi noté que l'agro-alimentaire est l'une des plus importantes industries de l'Ontario, et qu'elle a la capacité de stimuler l'économie grâce au développement de cultures spéciales et de nouveaux produits comme le biocarburant (éthanol) et les produits biopharmaceutiques (plantes cultivées pour la production de composés chimiques entrant dans la fabrication de médicaments).

En même temps, certains intervenants ont souligné le fardeau que les fermes représentent pour l'environnement en raison de l'utilisation de pesticides et d'engrais chimiques et de troupeaux de bétail denses produisant une grande quantité de fumier.

Des participants ont également noté que la majeure partie des terres agricoles sont privées et que de nombreux exploitants voient leur terre comme un capital de retraite, considérant avoir le droit de la vendre au prix le plus élevé possible.

La question de savoir dans quelle mesure la conservation des terres agricoles doit être un objectif de la croissance intelligente a fait l'objet de beaucoup de discussions, mais on s'est généralement entendu pour dire que des mesures de protection devaient être prises sur deux fronts :

- Établir des politiques d'aménagement du territoire orientant le plus possible la croissance vers les zones déjà urbanisées et créant des secteurs tampons entre les secteurs aménagés et les exploitations agricoles, afin de réduire les conflits liés à l'utilisation du sol.
- Maintenir l'agriculture en tant qu'activité économique profitable, ce qui, selon certains intervenants, exigera la réforme du système d'imposition et d'évaluation foncières. On a aussi suggéré de permettre aux exploitants de mener des activités non agricoles appropriées sur leurs terres afin qu'ils tirent profit d'autres sources de revenus.

Voici certaines des autres propositions formulées concernant l'agriculture :

- Reboiser les fermes abandonnées pour prévenir l'érosion, aider l'environnement et créer une activité économique (foresterie).
- Adopter des règlements spéciaux concernant les entreprises agricoles et l'agro-tourisme afin d'encadrer les entreprises englobant diverses catégories d'utilisation du sol (par exemple les établissements vinicoles qui s'agrandissent et construisent des salles de réception et centres de conférences).
- Installer des conduites de gaz naturel dans les régions rurales afin de permettre l'exploitation de plus grandes serres dans les fermes.
- Adopter des règlements concernant les serres situées sur des terres agricoles de première qualité afin d'éviter que des terres fertiles soient sacrifiées à une utilisation semi-industrielle.

Logement

L'une des principales questions liées à la croissance intelligente que l'on a soulevée lors des consultations est la nécessité d'offrir un éventail d'options de logement permettant un accès facile aux lieux de travail et de loisir des gens. Des participants, surtout dans les zones urbaines, ont noté que la pénurie de logements locatifs, la demande accrue en

logements pour les personnes âgées et le manque de logements à prix abordable de toutes sortes constituent des questions clés.

Au cours d'un certain nombre des séances, on a souligné l'importance d'établir une stratégie nationale sur le logement.

On a estimé que le manque de logements locatifs freine la prospérité dans les régions où de nouveaux emplois sont créés et où il y a un grand nombre d'étudiants et d'étudiantes, comme à Ottawa, Waterloo et Toronto. Des intervenants de villes plus petites, comme Barrie et Orangeville, ont également exprimé leur préoccupation concernant la pénurie de logements locatifs.

Voici certaines des suggestions formulées par les participants pour promouvoir un éventail d'options de logement :

- Offrir des réductions d'impôt sur le revenu et d'impôt foncier aux promoteurs et propriétaires de logements locatifs.
- Égaliser les impôts fonciers perçus sur les immeubles à logements multiples et les autres types de logement.
- Instaurer un programme de conversion en logements locatifs pour encourager, par exemple, des propriétaires de commerce à créer des appartements dans des espaces inutilisés situés au-dessus de leurs locaux.
- Élargir le programme de subventions pour la taxe de vente provinciale destiné aux logements locatifs pour inclure les logements plus grands. Cette suggestion est fondée sur l'interprétation voulant que la limite de superficie actuelle convienne uniquement aux logements de la région du grand Toronto, car les logements dans les autres villes sont en moyenne plus grands.
- Modifier les règlements de certaines municipalités pour permettre la création de petits logements pour les étudiants et étudiantes et les personnes seules qui travaillent.
- Créer un programme de sensibilisation du public pour aider les gens à comprendre les avantages et la valeur des logements locatifs en vue de réduire la résistance locale aux propositions de construction de tels logements.
- Abolir les restrictions visant les logements pour personnes âgées dans toutes les zones résidentielles, un peu comme pour la situation actuelle concernant les foyers de groupe.
- Améliorer la situation du logement pour les personnes âgées dans le Nord, où les logements habituels ne conviennent pas aux personnes âgées qui ne peuvent plus conduire mais désirent rester autonomes.

- Éliminer les obstacles à la construction de maisons à prix abordable, comme en amenant les trois paliers de l'administration publique à renoncer aux impôts et aux taxes dans le cas de certains types de logements.
- Prévoir une déduction pour amortissement accéléré sur l'impôt sur le revenu provincial et fédéral afin d'encourager les promoteurs à construire plus de logements accessibles aux personnes à faible revenu.
- Faire en sorte qu'un choix complet de logements différents soient offerts à prix abordable, tout en tenant compte des préférences des acheteurs de maison en Ontario.

Municipalités

Coûts de la croissance

Les représentants municipaux élus ont exprimé leur préoccupation concernant le système de financement municipal actuel, se déclarant inquiets de l'amenuisement de l'assiette fiscale et de l'augmentation du coût des services sociaux en période de récession. Ils ont aussi souligné le manque de relation claire entre la nécessité de fournir des services d'équipement public (routes, ponts, aqueduc et égouts, etc.) et la capacité d'une municipalité de payer le coût de ces services.

Des participants de partout dans la province ont également exprimé leurs préoccupations quant à la responsabilité du coût éventuel et de la mise en oeuvre de toute initiative future liée à la croissance intelligente.

Voici certains des autres sujets de préoccupation mentionnés lors des consultations municipales :

- Certaines municipalités rurales ont souligné les difficultés inhérentes au fait d'avoir un vaste territoire peu peuplé, ce qui entraîne des coûts par personne plus élevés pour l'infrastructure – en particulier pour les installations coûteuses comme les ponts ruraux.
- Certaines municipalités urbaines qui attirent des travailleurs des régions environnantes ont parlé des difficultés qu'il y a à fournir une infrastructure utilisée tant par des personnes de l'extérieur de la ville que par les habitants.
- Les petites municipalités isolées ont noté qu'elles sont défavorisées du fait qu'elles ne peuvent regrouper les recettes provenant de plusieurs localités (ce que peuvent faire les grandes municipalités fusionnées).

- Certaines municipalités ont soutenu qu'il n'était pas équitable qu'elles doivent payer le coût de fonctionnement et d'entretien de certaines installations, comme les aéroports, créées à l'aide de fonds fédéraux ou provinciaux.

Voici certaines des suggestions formulées pour répondre aux préoccupations des municipalités :

- Fournir aux municipalités d'autres sources de recettes (p. ex. taxe sur les chambres d'hôtel ou taxe de vente).
- Améliorer la capacité des municipalités d'obtenir des fonds grâce au financement par emprunt.
- Accorder du financement provincial pour l'acquisition d'espaces verts.
- Verser un financement provincial durable pour les services ne pouvant être payés par les impôts fonciers – p. ex. financer le transport en commun grâce à une taxe spéciale sur le carburant.
- Accorder aux municipalités un plus grand pouvoir de conclure des partenariats avec le secteur privé afin de créer des installations, de fournir des services et de conserver le patrimoine naturel ou construit.
- Réformer le processus de la Commission des affaires municipales de l'Ontario.
- Faire payer le coût complet de certains services, comme l'eau et les routes, afin d'encourager les contribuables à utiliser plus judicieusement les ressources.

Champ de compétences

Même si les consultations sur la croissance intelligente ne portaient pas sur la fusion des municipalités – vu que la question continue d'être discutée dans d'autres forums – ce sujet a néanmoins été abordé par nombre de représentants des municipalités.

Par exemple, on a mentionné que la fusion à Sudbury avait permis la coordination du transport en commun dans la région, ce qui a suscité une hausse du nombre d'usagers.

Alors que certaines municipalités ont parlé des difficultés continues liées à la fusion, d'autres en ont mentionné les avantages (particulièrement en relation avec la croissance intelligente), notamment l'évaluation regroupée, la coordination des services, la planification et la protection environnementale à l'échelle de la région.

Certaines municipalités ont indiqué qu'elles aimeraient profiter de ces avantages, mais que la fusion n'a pas lieu dans leur région.

Voici certaines des autres questions de compétences soulevées lors des consultations municipales :

- On a suggéré que la province accorde aux municipalités de larges pouvoirs afin de leur donner la capacité de mettre en oeuvre la croissance intelligente.
- Certains comtés ont exprimé une certaine frustration face à certaines municipalités qui ne participent pas à la planification et à l'administration à l'échelle du comté; il devient ainsi difficile d'entreprendre l'aménagement d'un grand secteur, comme celui d'un bassin hydrographique.
- Certains participants ont été d'avis que la croissance intelligente présuppose la planification et la coordination régionales des services, mais que cela ne peut être fait dans le système actuel.
- Dans la région du grand Toronto, les participants ont discuté du mandat de la Commission des services du grand Toronto comme organisme de coordination régional. Selon certains, la Commission a un rôle utile à jouer dans la coordination de l'infrastructure de transport et de distribution et des aménagements urbains connexes dans la région. Selon d'autres, elle menace le pouvoir des administrations régionales existantes. D'autres encore ont affirmé qu'elle ne pouvait être efficace à moins de recevoir des fonds suffisants pour effectuer son travail.
- Des représentants du Nord ont indiqué qu'il faut régler le problème des localités non érigées en municipalité, lesquelles profitent souvent des services offerts aux dépens des municipalités voisines.
- Lors de plusieurs séances, des participants ont mentionné qu'il faut assurer une plus grande coopération entre les ministères provinciaux.
- Durant presque toutes les séances, les participants ont fait remarquer que la croissance intelligente ne peut avoir lieu sans que le gouvernement fédéral y participe et sans qu'il reconnaisse l'importance des localités de l'Ontario dans l'économie du pays. Plus d'un représentant municipal a recommandé de ressusciter le ministère fédéral des affaires urbaines. Selon d'autres, le gouvernement fédéral attend que le gouvernement provincial montre la voie à suivre en matière de logement et de transport en commun et, une fois que la province s'y sera engagée, il reviendra dans ces domaines.

- On a noté que si le gouvernement fédéral recommence à s'intéresser aux affaires urbaines, il sera important que ses décisions soient coordonnées avec celles des autres paliers de gouvernement afin d'assurer le caractère certain et prévisible du processus décisionnel jugé essentiel à la croissance intelligente.
- Les participants ont mentionné que les localités situées près des frontières doivent faire participer leurs homologues américains aux discussions sur la croissance intelligente.

MISE EN OEUVRE

S'appuyer sur les réussites

Tout au long des séances de consultation, les participants ont cité des initiatives locales qui, selon eux, représentent des exemples de croissance intelligente. On a ainsi eu le sentiment que les localités de l'Ontario n'auraient pas à commencer à zéro pour élaborer et mettre en oeuvre des stratégies et moyens de croissance intelligente.

Voici des exemples d'initiatives de « croissance intelligente » déjà en cours :

- Une municipalité obtient un rabais de la commission de transport à l'achat en bloc de cartes de transport destinées à encourager ses employés à utiliser davantage le transport en commun.
- Contact Nord offre de l'enseignement à distance à l'aide de la technologie des vidéoconférences et audioconférences.
- L'administration d'un comté a récemment organisé un festival des eaux souterraines pour les enfants afin d'éduquer les enfants concernant l'importance de la qualité et de la conservation de l'eau.
- Une coalition du Sud de l'Ontario rassemble des représentants de fédérations agricoles, du ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales, de collèges et de municipalités pour collaborer à des stratégies de développement agricole.
- Un groupe de municipalités du Nord de l'Ontario ont collaboré pour fournir l'accès à des ressources liées au tourisme, à la création d'entreprises et aux soins de santé.
- La création du Conseil d'administration de district des services sociaux dans le district de Cochrane a suscité une plus grande coopération entre Timmins et les localités environnantes.
- Une municipalité annule les redevances d'aménagement et les droits des permis de construction et reporte de trois ans les impôts fonciers pour les nouveaux aménagements appropriés, au centre-ville; elle a acheté une propriété dans le centre afin de créer un nouveau marché urbain.
- Un centre de technologie dans le Nord de l'Ontario rassemble des gens d'affaires chevronnés et des jeunes pour encourager l'entrepreneuriat.

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE

Dans le cadre des consultations, les participants ont répondu à un questionnaire sur les objectifs et mesures de la croissance intelligente. Voici le résultat de la compilation des réponses.

Résultats par région – Cinq objectifs prioritaires de la croissance intelligente

Objectifs de la croissance intelligente	Nord	Est	RGT	Centre	Sud-Ouest
(a) Élaborer de nouveaux moyens de maintenir la croissance et le développement économique dans les villes, localités et zones rurales de l'Ontario.	✓				
(b) Offrir des incitatifs aux investisseurs et aux entrepreneurs afin de renforcer la compétitivité économique.	✓				
(c) Assurer une circulation plus efficace des personnes et des biens.			✓		✓
(d) Utiliser l'infrastructure et les ressources existantes afin d'accroître le potentiel de croissance économique; investir judicieusement dans les nouvelles infrastructures.	✓	✓	✓	✓	✓
(e) Encourager l'innovation technologique afin de maintenir la capacité concurrentielle de l'Ontario dans le contexte de la mondialisation économique.	✓	✓			
(f) Gérer la croissance en prenant les décisions difficiles qui s'imposent lorsqu'il s'agit de déterminer les endroits où les projets de développement devraient être permis.		✓	✓	✓	
(g) Améliorer encore la qualité de vie en créant des collectivités dynamiques et attrayantes offrant les installations, les services et les espaces verts que la population souhaite.		✓	✓	✓	
(h) Offrir divers types de logements à partir desquels il est facile de se rendre au travail et à des activités de loisir.					
(i) Offrir un plus grand nombre d'options en matière de transport à l'intérieur des collectivités et entre les localités.		✓	✓		✓
(j) Aider les collectivités à stabiliser leur situation financière et à devenir autonomes.	✓				
(k) Protéger les milieux naturels et les terres agricoles pour les prochaines générations.					
(l) Protéger l'environnement en faisant la promotion de mesures visant à assainir l'air, l'eau et le sol.			✓	✓	✓
(m) Encourager la croissance dans les secteurs ou l'impact de celle-ci sur l'environnement sera réduit au minimum.				✓	
(n) Nettoyer les friches contaminées en éliminant les obstacles à leur réaménagement.					

Nota : *On a tenu 17 séances de consultations régionales auprès des intervenants : Nord (Sault Ste. Marie, Sudbury, North Bay et Thunder Bay); Est (Ottawa, Kingston et Peterborough); RGT (Toronto, Mississauga, Markham et Durham); Centre (Barrie, Orangeville, Niagara-Hamilton et Kitchener-Waterloo); Sud-Ouest (Windsor et London).*

On a reconnu pendant les consultations que l'une des clés de la réussite de la stratégie ontarienne de croissance intelligente sera la possibilité pour les localités de toute la province d'apprendre à partir des pratiques exemplaires des unes et des autres. On a suggéré la création d'un site Web comme source unique pour ce genre de renseignements.

Coopération et coordination

On a généralement admis lors des consultations que la croissance intelligente exige des lignes directrices provinciales pour la croissance, la planification régionale et la mise en oeuvre locale des plans. Lors de presque toutes les séances, les participants ont parlé du besoin d'augmenter et d'améliorer la coordination – entre les municipalités, dans les régions, au sein des ministères provinciaux et entre eux, entre tous les paliers de l'administration publique et dans les secteurs privé, public et sans but lucratif.

Presque tous les participants ont cité la nécessité d'élaborer une vision claire de la croissance intelligente. Tous les secteurs, tous les paliers de gouvernement et tous les Ontariens et Ontariennes devront collaborer pour réaliser cette vision afin que l'Ontario maintienne une économie solide, des collectivités vigoureuses et un environnement sain comme pierres angulaires de la croissance intelligente.

Malgré la variété des opinions et points de vue exprimés sur de nombreuses questions, deux conclusions se sont imposées pendant les consultations :

- la croissance intelligente est une entreprise complexe;
- la coopération est essentielle et tous les secteurs, localités et gouvernements doivent collaborer pour prendre les décisions difficiles et mettre en place les politiques nécessaires à la réalisation de la croissance intelligente.

Le fait peut-être le plus encourageant est la volonté exprimée par les chefs des localités de l'Ontario de travailler avec leurs homologues des gouvernements fédéral et provincial pour réaliser les nombreux objectifs et tirer parti des débouchés rendus possibles par la stratégie ontarienne de croissance intelligente.

Le gouvernement de l'Ontario remercie toutes les personnes et tous les groupes ayant participé aux consultations; il espère poursuivre le dialogue au fur et à mesure qu'il élabore la stratégie ontarienne de croissance intelligente.

ANNEXE

SPÉCIALISTES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Doug Allingham
Totten Sims Hubicki
Whitby (Ontario)

Wayne Caldwell
Conseil ontarien des affaires rurales

Don Campbell
Bowater Pulp and Paper Canada
Thunder Bay (Ontario)

Helen Cooper
Kingston (Ontario)

Barrie Crampton
Lanark Network Associates
Perth (Ontario)

Mark Dorfman
Federation of Ontario Naturalists

David Gordon
École d'aménagement urbain et régional
Queen's University
Kingston (Ontario)

Jack Gorrie
Stantec Consulting International Ltd.
Kitchener (Ontario)

Bruce Hyer
Wild Water Nature Tours
Thunder Bay (Ontario)

Neal Irwin
IBI Group
Toronto (Ontario)

David Kriger
Delcan Corp.
Ottawa (Ontario)

Bill Lautenbach
Ville de Sudbury
Sudbury (Ontario)

Allan Leibel
Goodmans LLP
Toronto (Ontario)

Richard Puccini
MM Dillon
Toronto (Ontario)

Ronald A. Reid
Bobolink Enterprises
Washago (Ontario)

Celia Teale
Dalron Construction
Sudbury (Ontario)

Claude Vincent
Département d'économie
Université Laurentienne
Sudbury (Ontario)

Margaret Wanlin
Wanlin & Co.
Thunder Bay (Ontario)

Jack Wilkinson
Fédération de l'agriculture de l'Ontario

Dean Wenborne
French River (Ontario)

Harold Wilson
Northwestern Ontario Development Network